

FIAT AUTO
BILANCIO CONSOLIDATO
1 9 9 2

924



Fiat Auto

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1992

INDICE

	pag.
Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale e Revisori	1
Principali dati economici e finanziari	2
Introduzione	3
Struttura di Fiat Auto	6
Mercato	7
Vendite	10
Produzione	13
Investimenti	16
Innovazione tecnologica	18
Nuove iniziative	20
Ambiente	22
Attività sportiva	24
Personale e Relazioni Sindacali	25
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	26
Sezione finanziaria	33
Elenco delle Società Controllate	50

SEZIONE FINANZIARIA

	pag.
Relazione sull'andamento economico-finanziario	33
Bilancio Consolidato:	
Stato patrimoniale consolidato	36
Conto economico consolidato	38
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	39
Rendiconto finanziario consolidato	40
Note illustrative del bilancio consolidato	41

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

<i>Presidente</i>	Giorgio Garuzzo
<i>Amministratore Delegato e Direttore Generale</i>	Paolo Cantarella
<i>Consiglieri</i>	Paolo Bernardelli Ruggero Ferrero Francesco Paolo Mattioli Amedeo Peyron Umberto Quadrino Gian Carlo Vezzalini
<i>Segretario del Consiglio di Amministrazione</i>	Ezio Gandini

COLLEGIO SINDACALE

Federico Gamna - *Presidente*
Giuseppe Arnulfo
Giovanni Peradotto

SOCIETÀ DI REVISIONE

Price Waterhouse S.a.s.

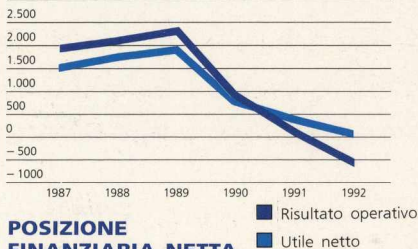
PRINCIPALI DATI ECONOMICI E FINANZIARI

	in miliardi di lire	in milioni di ECU	in miliardi di lire	in miliardi di lire
	1992	1992	1991	1990
RISULTATI ECONOMICI				
Ricavi netti	27.446	15.457	27.506	27.675
Ammortamenti	1.318	742	1.574	1.600
Risultato operativo	(544)	(306)	160	907
Proventi finanziari netti	301	169	420	380
Utile prima delle imposte	25	14	458	1.105
Utile netto	3	2	386	751
Autofinanziamento (utile prima della quota di terzi più ammortamenti)	1.334	751	1.988	2.371
DATI PATRIMONIALI AL 31 DICEMBRE				
Totale attività	29.190	16.439	27.224	25.970
Disponibilità finanziaria netta	1.163	655	3.838	4.302
Patrimonio netto	8.750	4.928	8.805	8.217
ALTRI DATI STATISTICI				
Investimenti	3.924	2.210	2.159	1.999
Ricerca e sviluppo	1.333	751	1.358	1.067
Dipendenti al 31.12 (numero)	125.378	125.378	128.925	133.431
Costo del lavoro	5.570	3.137	5.507	5.627
INDICI				
Risultato operativo su ricavi netti	(2%)	(2%)	0,6%	3,3%
Risultato operativo su capitale investito netto medio	(6,1%)	(6,1%)	2,3%	17,1%
Utile (prima della quota di terzi) su ricavi netti	n.s.	n.s.	1,5%	2,8%
Utile netto sul patrimonio netto medio	n.s.	n.s.	4,5%	9,1%

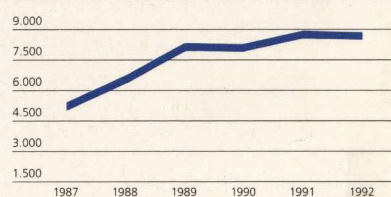
RICAVI NETTI
(LIRE/MILIARDI)



RISULTATO OPERATIVO/UTILE NETTO
(LIRE/MILIARDI)



PATRIMONIO NETTO
(LIRE/MILIARDI)



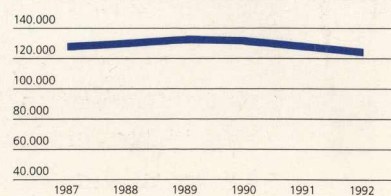
UTILE NETTO SU PATRIMONIO NETTO
(IN PERCENTUALE)



POSIZIONE FINANZIARIA NETTA
(LIRE/MILIARDI)



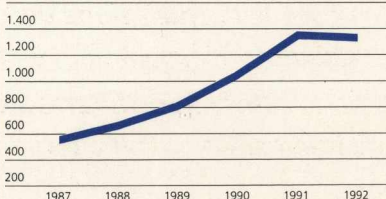
DIPENDENTI
(UNITÀ)



INVESTIMENTI IN IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE
(LIRE/MILIARDI)



SPESE RICERCA
(LIRE/MILIARDI)



INTRODUZIONE

Da tempo Fiat Auto persegue una linea guida fondamentale: lo sviluppo della propria competitività in relazione alla migliore concorrenza internazionale.

Il 1992 ha visto sostanziali realizzazioni in tal senso, sia negli aspetti numericamente misurabili in termini di cifre per spese e per investimenti, sia negli aspetti "soft" di miglioramento dell'organizzazione, di snellimento dei processi aziendali e di coinvolgimento contributivo da parte delle risorse umane.

Gli esborsi finanziari destinati al successo di lungo termine hanno raggiunto la cifra "record" di lire 5.577 miliardi (20,3% sul fatturato e 48,9% in più rispetto ai 3.746 miliardi dell'anno precedente), di cui, come d'abitudine, sono stati spesi a conto economico lire 1.333 miliardi per ricerca e progettazione (meno 1,8%) e lire 320 miliardi per formazione, addestramento ed avviamenti produttivi (più 39,7%), mentre i nuovi investimenti in attivo fisso sono stati capitalizzati per lire 3.924 miliardi (più 81,8%).

L'entità di tali cifre è la migliore testimonianza dell'impegno imprenditoriale di Fiat Auto, in un momento di congiuntura sfavorevole per l'economia internazionale e per il mercato dell'auto e di particolare difficoltà per l'Italia.

Una quota pari ai nove decimi dell'impegno complessivo (lire 4.918 miliardi) è stata dedicata alle attività industriali italiane ed è quindi confluita a sostenere l'economia nazionale in comparti di elevato "know-how", dando un contributo allo sviluppo dei contenuti professionali del Paese che corrisponde al massimo storico per l'Azienda, in evidente controtendenza rispetto ad altri comparti.

Il primo obiettivo degli investimenti è il rinnovo delle gamme di prodotto.

A inizio 1992 sono state lanciate sui mercati internazionali l'Alfa Romeo 155 e la Fiat Cinquecento.

Nei primi mesi del 1993 sono uscite dalle linee di produzione altre nuove automobili.

Lancia δ, esposta al Salone di Ginevra a marzo 1993, rinnova la tradizione di una Marca e di un modello che coniugano prestazioni sportive con caratteristiche elitarie di confort e di prestigio.

I nuovi modelli che ampliano la famiglia della Tipo, presentati ad aprile 1993, arricchiscono anch'essi la tipologia di offerta, già in precedenza assai competitiva, nel segmento medio, fondamentale per il mercato europeo.

Nel contempo, i programmi di costruzione dei due nuovi stabilimenti nel Sud Italia vengono strettamente rispettati, con tempistiche ridottissime.

Nell'edificio di mezzo milione di mq coperti del nuovo stabilimento di Melfi, sono in fase di collaudo i macchinari per la produzione delle nuove vetture che usciranno dalla linea di lavorazione nell'autunno del 1993, poco più di due anni dopo l'inizio dei lavori a partire dall'area agricola.

Analogamente procede l'installazione dei macchinari nello stabilimento di Pratola Serra ove la produzione dei motori inizierà nel 1994.

I mutamenti organizzativi hanno interessato tutti i comparti, con il partecipe contributo delle persone interessate, sia all'interno dell'Azienda, sia nei "partners" esterni (fornitori e concessionari).

In particolare, la nuova metodologia organizzativa nota con il nome di "fabbrica integrata" è ormai operante in molte allocazioni produttive e sarà pienamente dispiegata nei nuovi stabilimenti fin dall'avvio dell'attività.

Molte sperimentazioni organizzative hanno dovuto essere effettuate per verificare nei fatti l'applicabilità dei modelli teorici e, soprattutto, un ingente sforzo di formazione professionale è in atto per convertire l'operatività aziendale rispetto agli schemi preesistenti.

È convinzione di Fiat Auto che questa mobilitazione delle persone costituisca la migliore risposta alle sfide rappresentate dai mercati e dalla congiuntura.

Nel 1992 il mercato dell'Europa Occidentale ha consuntivato 13,36 milioni di vetture, che ne hanno fatto un anno record, superando di una entità minima i 13,35 milioni dell'anno prima.

A tale risultato non è stata estranea una certa tendenza all'anticipazione all'acquisto provocata in molti Paesi d'Europa dalle nuove norme antinquinamento e dalla tempesta valutaria.

Questi fenomeni hanno determinato la tenuta del mercato italiano, con 2,37 milioni di unità, rispetto ai 2,34 dell'anno prima; buone anche le prestazioni di Francia e Spagna (più 3% e più 13% rispettivamente); in calo invece il mercato tedesco di oltre il 5% rispetto al picco straordinario di oltre 4 milioni di pezzi venduti l'anno prima.

La tensione concorrenziale sui mercati non ha accennato ad allentarsi, anche per la prospettiva di un successivo ridimensionamento della domanda, previsione che si è avverata nel primo trimestre del 1993, quando si è dovuta registrare un'impressionante sequenza di arretramenti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente: meno 22,3% in Francia, meno 21,9% in Germania, meno 16,3% in Italia, meno 34,5% in Spagna, per un totale a livello di Europa Occidentale di meno 17,1%.

In tali condizioni l'erosione della quota di mercato di Fiat Auto che si era verificata in periodi precedenti ha potuto essere contenuta e, anzi, arrestata nella seconda parte dell'anno: complessivamente la quota europea è stata dell'11,9% rispetto al 12,9% dell'anno prima, quella in Italia del 44,3% rispetto al 47,7%.

A livello consolidato, Fiat Auto ha venduto 1,96 milioni di vetture, con un fatturato di lire 27.446 miliardi, che si confronta con 2,07 milioni di vetture e lire 27,506 miliardi dell'anno prima.

L'effetto congiunto della tensione competitiva sui prezzi netti di vendita, i maggiori oneri dedicati a migliorare le strutture competitive dell'Azienda, in particolare per ricerca, progettazione, formazione, pubblicità, i ridotti introiti per interessi attivi, a seguito dell'esborso di capitale per gli investimenti, hanno portato una contrazione dell'utile netto di esercizio a lire 3 miliardi rispetto ai 386 miliardi dell'anno prima.

Sono da notare le eccellenti prestazioni della consociata brasiliana, che ha raggiunto una produzione di 283.400 unità, una quota del 21,1% sul mercato locale e un profitto netto

equivalente a lire 111 miliardi e della "joint venture" turca che ha prodotto 142 mila unità con una quota del 46% e un profitto netto equivalente a lire 155 miliardi.

Per molti anni nel recente passato i rapporti di competitività dell'industria italiana verso l'estero si sono venuti affievolendo, in modo da rendere via via più difficile le esportazioni e da favorire la crescita della concorrenza internazionale nel mercato domestico.

La dinamica del costo del lavoro era in Italia ben superiore a quella dei principali concorrenti europei e, contemporaneamente, il cambio della lira restava stabile rispetto alle altre valute dello SME.

L'industria nazionale in generale e Fiat Auto in particolare non si erano sottratte al dovere di segnalare questo stato di cose, malgrado ciò generasse risentimento ed impopolarità, nella convinzione di operare non soltanto a favore delle persone che direttamente o indirettamente lavorano per Fiat Auto, ma anche nell'interesse complessivo, scongiurare la progressiva de-industrializzazione del Paese.

L'abolizione del sistema di indicizzazione della scala mobile ha consentito un passo avanti in cui non si deve sottovalutare l'importanza ai fini dell'agganciamento dell'Italia al resto d'Europa.

La svalutazione della lira rispetto al marco tedesco ed al franco francese ha evidenziato in modo drammatico il differenziale che si era venuto ad accumulare in termini di sopravvalutazione nei cinque anni precedenti.

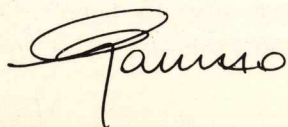
I segni concreti di comprensione dei meccanismi che regolano la competitività industriale sui mercati aperti a livello internazionale e, di conseguenza, i comportamenti di maggiore responsabilità che si sono venuti sviluppando in molti rapporti sindacali costituiscono un segno ancora incerto ed incompleto ma incoraggiante.

Per la prima volta da molti anni nel 1992 si sono dunque evidenziati fattori positivi tendenti a rovesciare le tendenze autodistruttive attive in precedenza.

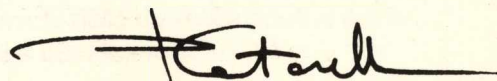
Certamente le prospettive dei mercati nel breve termine non sono buone: la crisi in atto, per quanto prevista, è probabilmente di dimensioni inaspettate; potrebbe prolungarsi nel tempo soprattutto in Italia, in conseguenza delle peculiari condizioni in cui versa il Paese.

Ma è anche vero che la restaurazione della competitività per i fattori primari dell'economia italiana rispetto ai principali paesi concorrenti consentita dalle nuove condizioni e dai nuovi rapporti sopra descritti e il graduale ma continuo e inarrestabile dispiegamento dell'enorme sforzo innovativo che Fiat Auto sta svolgendo nel proprio interno consentono di guardare al futuro di medio termine con ragionevole fiducia, soprattutto se la situazione generale dell'Italia potesse trovare uno sbocco accettabile ai gravi problemi di carattere generale che l'affliggono.

G. Garuzzo
Presidente



P. Cantarella
Amministratore Delegato



STRUTTURA DI FIAT AUTO

Fiat Auto opera attualmente sui mercati nazionali ed internazionali con i marchi: Fiat, Lancia-Autobianchi, Alfa Romeo, Innocenti e Ferrari.

È presente in 29 paesi con 63 società controllate e 17 società collegate, delle quali 21 aventi sede in Italia.

L'attività produttiva, suddivisa in tre comparti: stampaggio, meccanica e assemblaggio, è svolta in 31 stabilimenti di cui 28 in Italia ed uno rispettivamente in Brasile, Venezuela e Argentina.

La distribuzione delle autovetture in Europa è effettuata tramite una rete di circa 5100 concessionari (di cui oltre 1500 in Italia).

Nel 1992 Fiat Auto ha proseguito l'opera di riorganizzazione delle partecipazioni già iniziata nel 1991. In questo contesto hanno trovato realizzazione alcune operazioni di accorpamento delle attività che hanno interessato in Italia lo spazio industriale e quello commerciale all'estero.

Fanno capo al primo la fusione per incorporazione delle società COMIND SUD S.p.A. e SASN S.p.A. in Fiat Auto S.p.A., mentre fanno capo al secondo la fusione per incorporazione dell'Alfa Romeo Nederland B.V. e Motorkracht B.V. in Fiat Auto Nederland B.V. e quella della A.R. Svenska A.B. nella Fiat Auto Sverige A.B., lo scorporo dell'attività dall'Alfa Romeo Hellas S.A. alla Fiat Auto Hellas S.A. e la cessione per alienazione delle società Alfa Romeo Benelux S.A. e Alfa Romeo Vertriebs GmbH dopo averne in precedenza trasferito le attività rispettivamente in capo a Fiat Auto (Belgio) S.A. e Fiat Automobil AG.

Nel quadro del rafforzamento della presenza Fiat Auto nei paesi dell'Est Europa, nel 1992 è stata appositamente costituita una nuova società la Fiat Auto Poland S.A. destinata a raccogliere le attività industriali e commerciali che verranno definite sulla base della trattativa con le autorità polacche, in merito agli stabilimenti F.S.M., tuttora in corso. Significativo di questo rafforzamento è anche la costituzione di una nuova società commerciale in Ungheria (Fiat Auto Magyarorszag KFT) che ha iniziato l'attività verso la fine del 1992.

A queste linee di sviluppo messe in atto da Fiat Auto nel 1992 si deve aggiungere l'accordo concluso con la SAADA - Société Algérienne de l'Automobile et du Développement des Activités connexes S.p.A. che ha portato alla sottoscrizione di una quota di partecipazione nella società di nuova costituzione FATIA S.p.A. a cui verrà affidato il montaggio di vetture destinate principalmente al mercato algerino.

Sempre nel corso del 1992 Fiat Auto ha ceduto la quota di partecipazione che deteneva nella società olandese Van Doorne's Transmissie B.V.

Al 31.12.1992 Fiat Auto occupa 125.378 persone di cui 104.059 in Italia.

MERCATO

Il mercato mondiale si è attestato nel 1992 su livelli di poco inferiori a quelli del 1991 (-0,8%).

In **Europa Occidentale** il 1992 è stato caratterizzato da una congiuntura economica debole ed incerta, con un progressivo peggioramento nella seconda parte dell'anno, che si è riflessa in una domanda sostanzialmente stabile ma condizionata da fortissime tensioni competitive.

Il mercato europeo ha consuntivato 13.363.000 immatricolazioni (+0,1% rispetto al 1991) grazie soprattutto alle forti azioni promozionali praticate da tutti i costruttori, alle novità di prodotto presentate ed allo "smaltimento" delle vetture non catalizzate entro il primo gennaio 1993, data dell'entrata in vigore della normativa CEE nei paesi europei.

Questi gli andamenti registrati nei principali paesi:

- **Italia:** il mercato è stato pari a circa 2.373.000 consegne con un incremento dell'1,4% rispetto all'anno precedente. Nell'insieme è stato caratterizzato da un primo periodo, sino al mese di luglio, di domanda in crescita a causa soprattutto della pressione esercitata dalla presenza di nuovi prodotti, e da una seconda parte dell'anno in cui il clima di sfiducia creatosi nel paese a seguito della svalutazione della lira e delle misure fiscali adottate dal governo ha determinato un'inversione di tendenza.
- **Francia:** grazie agli alti volumi di vendite di fine anno, collegabili agli sgravi fiscali sulle vetture catalizzate, il mercato ha fatto registrare complessivamente circa 2.091.000 unità vendute, segnando un recupero del 3,3% rispetto al livello, comunque basso, delle consegne 1991. Se si esclude infatti il recupero di fine anno, il mercato francese conferma la fase di stallo della domanda automobilistica in atto da due anni e legata sostanzialmente al rallentamento dell'attività economica.
- **Germania:** nonostante il recupero degli ultimi cinque mesi dell'anno rispetto ai corrispondenti mesi del '91 (peraltro depressi), le vendite del 1992, pari a circa 3.802.000 vetture, hanno confermato il trend discendente del mercato (-5,5% rispetto al 1991), influenzato negativamente dalle crescenti difficoltà dell'economia tedesca entrata in fase recessiva

con progressione preoccupante.

- **Gran Bretagna:** è proseguita anche nel 1992 la crisi del mercato inglese, che, con un volume complessivo di vendite di 1.604.000 unità, ha confermato i livelli molto bassi di domanda del 1991. Dopo un inizio anno ancora in forte flessione, il mercato ha ridimensionato la caduta, grazie anche agli alti volumi di vendite di dicembre dovuti allo "smaltimento" dello stock di vetture non catalizzate.
- **Spagna:** con circa 989.000 vetture vendute, il mercato ha chiuso con valori decisamente superiori a quelli, comunque piuttosto depressi, del 1991 (+12,6%). Il recupero della domanda complessiva va imputato ai buoni risultati del primo semestre, solo in parte ridimensionati da quelli meno positivi del secondo.
- Tra gli **altri paesi europei**, si confermano in forte ulteriore calo sul 1991 i paesi dell'area scandinava come Finlandia (-26,2%) e Svezia (-18%), per i quali prosegue la fase recessiva, seguiti da Svizzera (-7,7%) e Lussemburgo (-11,5%).
Si registra per contro il proseguimento della forte fase espansiva per Grecia (+17,8%), Portogallo (+21,5%), Austria (+5,9%) e Danimarca (+1,2%).
Inoltre si evidenziano in recupero: Norvegia (+12,5%) e Irlanda (+3,6%), mentre stabili appaiono Olanda e Belgio.

In **Nord America:** il pesante trend di discesa evidenziato a partire dal 1989 si è arrestato sul valore di 9 milioni di vetture vendute, pari a quello del 1991.

In **Giappone** le vendite sono diminuite per il secondo anno consecutivo, facendo registrare un calo dell'8,5% rispetto al 1991. Il livello complessivo delle vendite (4,45 milioni di vetture), è risultato ancora elevato, comunque inferiore di 400 mila unità rispetto a quello del 1991, e di 650 mila rispetto alla punta del 1990. Il calo maggiore si è registrato nelle small e medium car (-11,8%), mentre minore è stato quello relativo alle mini car (-7,9%); in aumento invece sono risultate le large (+7,6%).

In **America Latina** i principali paesi hanno confermato nel 1992, i segnali di inversione di tendenza ravvisata già nel 1991, mostrando un rafforzamento della dinamica positiva per la domanda automobilistica.

In **Brasile** il mercato dell'auto 1992 è stato caratterizzato da un primo trimestre molto basso con un rilancio della domanda ad aprile, grazie ad un accordo settoriale che ha consentito una riduzione dei prezzi e delle imposte. A livello totale anno si è consuntivata una crescita del 3,6% rispetto all'anno precedente.

In **Argentina**, dopo il forte incremento del 1991 (+70,6% rispetto al 1990), il mercato si è confermato anche per il 1992 in ulteriore forte crescita. Con 283.000 unità vendute, pari ad un aumento del 114,5% rispetto al 1991, la domanda risulta più che triplicata rispetto ai livelli del 1990. La stabilità economica e politica del paese hanno avuto un'influenza rilevante su tale andamento, e rappresentano un elemento di garanzia per una stabilità futura del mercato.

Il **Venezuela** conferma la rapida crescita del mercato, in progressiva ripresa dal 1991, dopo la crisi economica del 1989.

Per i **veicoli commerciali** la domanda in Europa ha fatto registrare un volume di vendite di circa 1.450.000 unità, con un calo relativamente contenuto del -2,4% rispetto al 1991.

In particolare in **Italia** il mercato si è chiuso in flessione con 151.000 unità (-2,7%), mentre in **Germania** si sono confermati i volumi di vendita del 1991 (circa 337.000 unità).

In calo sono risultati anche altri principali mercati: in **Francia** la domanda è scesa ancora attestandosi sotto le 330.000 unità (-4,5%), in **Gran Bretagna** il mercato non ha raggiunto le 160.000 (-3,5%), così come in **Spagna** dove si è registrata una contrazione del -8,3%.

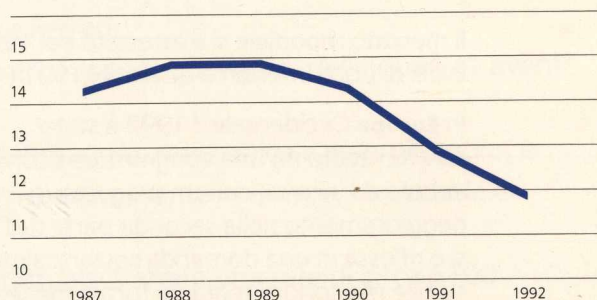
Ancora in forte diminuzione i mercati scandinavi: in **Svezia** il mercato è sceso sotto le 10.000 unità (-33,4%), e in **Finlandia** non sono state superate le 9.000 (-39,3%).

In netto peggioramento anche **Irlanda** (-40,4%), e in misura minore **Svizzera** (-13,5%), **Belgio** (-11%) e **Austria** (-6,4%).

In controtendenza invece sono risultati: l'**Olanda**, che superando le 70.000 unità ha realizzato una crescita del 31,5%, il **Portogallo**, che con un aumento del 19,1% si è portato sulle 74.000 unità, e la **Grecia** (+3,0%).

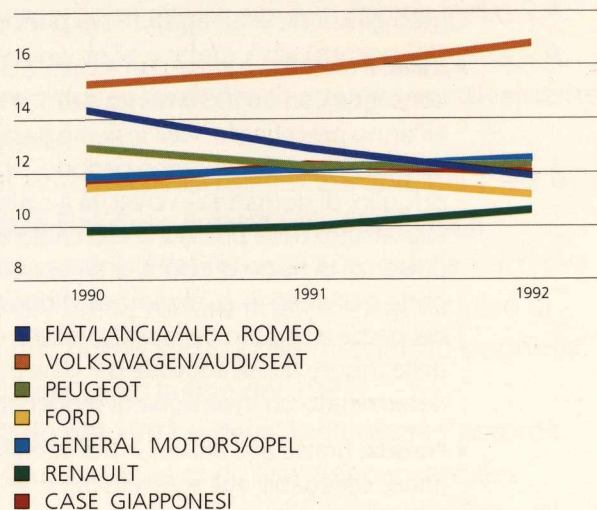
MERCATO EUROPA - QUOTA FIAT

(INCIDENZA IN %)



MERCATO EUROPA - QUOTE CONCORRENZA

(INCIDENZA IN %)





1



2



3



4

1. Alfa 33.
2. Nuova Fiat Tipo 3 porte.
3. Fiat Croma.
4. Lancia Dedra HF integrale.
5. Lancia Thema.



5

VENDITE

Nel 1992, a livello consolidato, Fiat Auto si attesta complessivamente su 1.958.200 unità vendute (-5,2% rispetto al 1991).

Nella sola Europa le vendite di vetture sono state 1.600.000 consegne a cliente finale, realizzando una quota dell'11,9%. La quota in Italia è stata del 44,3%. In Francia e Spagna è stato raggiunto il 6%, in Olanda e Svizzera la quota ha sfiorato il 7%. Risultati di assoluta rilevanza si sono avuti in Portogallo con il 17,1% ed in Grecia con il 13,8%.

Scendendo a livello di singolo marchio, **Alfa Romeo** ha venduto complessivamente 159.200 vetture ed in Europa ha consuntivato una quota dell'1,2%. La quota realizzata in Italia è stata del 4,6% ed ha evidenziato una notevole performance della 155 che ha permesso un balzo dal 5,8% del 1991 al 10,2% di presenza nel segmento D.

La 33 ha incrementato l'interesse della clientela grazie al rinnovamento della gamma ed alla nuova serie speciale denominata Imola, fortemente caratterizzata per la clientela sportiva.

Le nuove 164 e 164 Super entrambe costituite da tre versioni, lanciate nell'ultimo trimestre dell'anno, hanno raccolto lusinghieri apprezzamenti da parte dell'utenza.

Di rilievo le quote consuntivate in Grecia con il 3,4%, in Olanda con l'1,7%, in Svizzera con l'1,5% e in Portogallo con l'1,3%.

Lancia ha superato a livello mondo le 213.000 consegne; in Europa la quota è risultata pari all'1,7% ed in Italia al 7,3%.

La marca non ha potuto cogliere appieno le opportunità di mercato in quanto i rinnovi di prodotto Y10 e Thema, che hanno consentito un notevole recupero di quota, hanno giocato solo nell'ultimo trimestre per l'Italia, mentre l'estero godrà di questo positivo apporto solo dall'inizio del 1993. Inoltre le opportunità del segmento C, unico segmento in espansione, non si sono potute cogliere in quanto il modello Delta si trovava a fine ciclo vita.

Il marchio **Fiat** ha venduto a livello mondo 1.567.400 unità e ha saputo mantenere sostanzialmente i livelli di attività registrati nel 1991 (-1,2%).

In Europa, in un contesto di mercato particolarmente difficile sia per la ricordata stagnazione della domanda che per le politiche aggressive praticate dai costruttori, Fiat ha difeso le posizioni realizzando 1.186.100 unità vendute.

Nel corso dell'anno è stata lanciata con successo la Cinquecento (prima uscita del nutrito programma di rinnovamento della gamma) sia in Italia che in Francia, Spagna, Belgio e Olanda.

Malgrado l'ampio consenso riportato e l'ottimo portafoglio ordini raccolto, il modello non ha ancora contribuito alla quota del marchio secondo la sua potenzialità, in quanto la disponibilità è stata limitata da vicende sindacali in Polonia che si sono estese fino al mese di settembre.

Gli altri modelli hanno saputo contrastare le numerose novità di prodotto della concorrenza grazie anche ad un nutrito programma di serie speciali tra cui ricordiamo la Panda Cafè, la Uno Hobby e la linea Suite che per Uno, Tipo, Tempra offriva anche condizionatore d'aria ed interni in pelle.

In Europa Occidentale i risultati più significativi sono stati conseguiti in Francia (5,0%), Spagna (4,2%), Olanda (4,8%), Portogallo (13,8%) e Grecia (8,9%).

Lusinghieri risultati si sono avuti nell'Est Europa dove sono state consuntivate sulla domanda import quote del 40% in Polonia e dell'11,4% in Cecoslovacchia.

Inoltre in Turchia è stata consolidata una partecipazione alla domanda del 46% ed in Brasile del 22%.

In Sud Africa la Uno ha saputo migliorare la quota del '91, riuscendo da sola a consuntivare il 5% del totale mercato auto.

Sul mercato interno infine sono state consegnate 757.547 vetture (762.036 nel '91) per una partecipazione al mercato del 31,9% con un trend nel secondo semestre in netto recupero rispetto al primo.

L'andamento delle quote in Italia conferma la leadership del marchio Fiat nei principali segmenti di mercato.

Di rilievo le prestazioni nei segmenti A e B, in miglioramento rispetto a quanto realizzato nel '91 (A da 81,3% a 84% - B da 32,8% a 33,6%).



6



7

6. Fiat Uno Hobby.

7. Alfa 164 Super.

8. Fiat Tempra Station Wagon.

9. Ducato Comfort.



8



9

A livello Europa i **veicoli commerciali** hanno difeso con successo la quota (8%) attestandosi sui valori del 1991.

In particolare sul mercato domestico si è raggiunta una penetrazione del 32,7% malgrado la comparsa dei nuovi importanti prodotti della concorrenza.

I risultati di vendita vedono un incremento consistente nel segmento 1 grazie all'arrivo del nuovo Marengo ed alla tenuta del Fiorino.

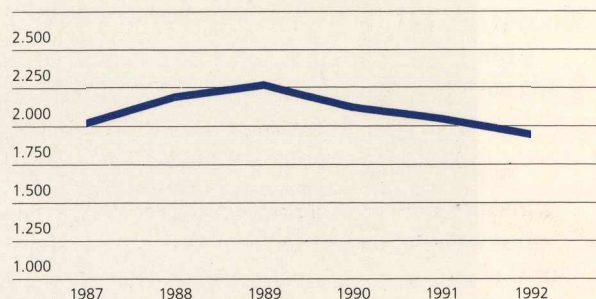
Nel segmento 2, il Ducato ha difeso la quota che si è mantenuta su livelli eccezionali del 45%.

Nei rimanenti mercati si è mantenuto sempre costante il successo di Fiat in Germania con l'11% di quota, con il Ducato che si conferma leader presso i carrozzieri e gli allestitori di Caravan.

Buona performance in Portogallo (4,3%) e sui restanti paesi europei con quote sostanzialmente sui valori del '91.

Il fatturato netto consolidato ricambi nel 1992 è stato pari a 2.370 miliardi di lire, con un decremento dell'1,6% rispetto all'anno precedente.

FATTURAZIONI DI VETTURE E DERIVATI
(UNITÀ/000 - VENDITE A RETE PRIMARIA)



FATTURAZIONI DI VETTURE E DERIVATI - ANNO 1992 (VARIAZIONE % SU 1991)

(migliaia di unità)

	ITALIA (1)		ESTERO (2)		TOTALE	
	1992	VAR. %	1992	VAR. %	1992	VAR. %
Marca Fiat (3)	778,4	1,9	540,4	- 12,4	1.318,8	- 4,5
Marche Lancia-Autobianchi	156,6	- 20,5	56,4	- 22,5	213,0	- 21,1
Marca Alfa Romeo	93,1	- 11,7	66,1	- 22,7	159,2	- 16,6
TOTALE	1.028,1	- 3,6	662,9	- 14,5	1.691,0	- 8,2
Innocenti	15,2	- 1,9	0,0		15,2	- 1,9
Ferrari	1,0	- 9,1	2,4	- 29,4	3,4	- 24,4
Fiat Automoveis - Brasile (4)	—	—	248,6	21,6	248,6	21,6
TOTALE	1.044,3	- 3,6	913,9	- 7,0	1.958,2	- 5,2

(1) Numero vetture e derivati venduti a rete primaria.

(2) Numero vetture e derivati venduti dall'Organizzazione Commerciale Estera (Affiliate Fiat Auto ed importatori diretti) alla rete primaria nei diversi mercati.

(3) Comprende unità provenienti da Polmot e Fiasa, distribuite dalla rete commerciale Fiat Auto.

(4) Considera fatturazioni alla rete Fiat in Brasile ed export verso paesi emergenti.

PRODUZIONE

L'esercizio 1992 è stato caratterizzato da un lato dalla necessità del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni imposta dalla congiuntura di mercato, dall'altro dall'enorme sforzo in termini di attività per l'implementazione delle nuove gamme di prodotto e la realizzazione dei nuovi stabilimenti a queste collegate.

Una pratica e fattiva testimonianza quindi della fiducia della Fiat nello sviluppo dell'Auto.

I volumi produttivi di Fiat Auto e società consociate sono stati di 1.829.800 vetture, di cui 1.546.400 in Italia e 283.400 in Brasile. A questi volumi si aggiungono le produzioni delle società collegate e licenziatrici pari a 374.900 vetture.

In anticipo sul rinnovo dei modelli previsti nel 1993, è avvenuto il lancio commerciale della nuova Alfa Romeo 155 prodotta nello stabilimento di Pomigliano.

I modelli in produzione hanno ricevuto un forte sostegno con l'aggiornamento dello stile mediante interventi di face lifting e di potenziamento delle motorizzazioni per 164, Thema e Croma.

L'Y10, oltre agli interventi sullo stile, ha adottato in anticipo sul previsto il nuovo cambio 8/13 kgm prodotto a Mirafiori e che sarà montato sui futuri modelli della gamma medio piccola.

Sono state altresì allestite serie speciali di vetture:

- Tipo (Estivale - Chic - Suite);
- Uno (Rap Up - Hobby - Suite);
- Panda (4 x 4 mot. 1100 - Pink - Green - Café - Regimental);
- Y10 (Avenue);
- Tempra (Allestimento Medio - Sx - Suite).

Come accennato in precedenza il rinnovo dei modelli che verranno commercializzati nel corso dell'esercizio 1993, ha richiesto l'apertura di cantieri in tutti gli stabilimenti, in particolare quelli di carrozzeria, per consentire l'inserimento dei relativi impianti e delle attrezzature. Inoltre per il mantenimento della competitività della capacità produttiva, è stata decisa la ristrutturazione degli impianti di Chivasso e di Desio con il trasferimento della produzione del modello Dedra a Rivalta e del modello Panda a Mirafiori e Y10 ad Arese.

Nell'area dello stabilimento di Chivasso è stato

creato, con successo, un polo di sviluppo tecnologico industriale aperto alle aziende dell'indotto Fiat ed esterne, mentre all'interno dello stabilimento di Desio si è installata una società di componentistica del Gruppo General Motors.

A Pomigliano è proseguita l'attività di installazione dei macchinari e degli impianti destinati alla fabbricazione della nuova Lancia δ , in analogia a quanto sta avvenendo a Mirafiori per l'avviamento del nuovo modello del segmento B. Entrambi i modelli verranno lanciati nel corso del 1993.

Nello stabilimento di Mirafiori Meccanica è stata realizzata la predisposizione degli impianti per adeguare tutti i motori benzina al rispetto delle Norme USA '83 e tutti i motori diesel alle norme E.C.E. Emendamento 08.

Analogo intervento è stato realizzato presso lo stabilimento di Termoli per i motori "Fire" e presso Pomigliano per i motori boxer.

È stata avviata presso lo stabilimento di Arese la nuova linea di lavorazione specifica della testa cilindri 24 valvole con punterie idrauliche per motori 6 cilindri a "V" di 3000 cc.

A Mirafiori Meccanica è stata avviata su nuovi impianti la produzione del nuovo cambio 8/13 kgm attualmente applicato su vetture Uno e Y10 e che sarà esteso ai futuri modelli dello stesso segmento.

A Verrone è iniziata la produzione del cambio da 23/29 kgm con retromarcia sincronizzata per l'utilizzo sui modelli Thema e 164 versione 1992.

Presso lo stabilimento di Rivalta è stata avviata l'installazione delle linee di saldatura robotizzate per la traversa anteriore ed il telaio posteriore del nuovo modello medio di gamma.

A Pomigliano è in fase di avviamento il nuovo impianto verniciatura con potenzialità di 1400 vetture al giorno, mentre è in fase di completamento il piano di sviluppo del comprensorio che interessa le aree di carrozzeria, meccanica e stampaggio.

Nell'ambito degli interventi per il rispetto e la tutela dell'ambiente negli stabilimenti di carrozzeria è proseguito l'adeguamento alle future normative E.C.E. degli impianti di verniciatura. Sono stati inoltre inseriti post combustori per l'abbattimento delle emissioni in atmosfera degli scarichi provenienti dai forni di

cottura vernici ed adesivi strutturali.

Le opportunità offerte dalle produzioni allocate negli stabilimenti esteri sono state ampiamente colte con il lancio della Cinquecento prodotta in Polonia e della nuova vettura a 4 porte di gamma medio-alta prodotta in Brasile.

Al totale cambiamento di carattere tecnologico in atto corrisponde un analogo mutamento della impostazione organizzativa. È infatti in piena implementazione il progetto "fabbrica integrata" mirato a migliorare la competitività della produzione. Tale progetto iniziato nel 1991 e allargato a tutti gli stabilimenti italiani ed esteri razionalizza la gestione del processo produttivo eliminando anche le ridondanze impiantistiche e di struttura.

Significativi risultati sono stati consuntivati sui mercati per quanto riguarda la soddisfazione espressa dal cliente. Tali risultati sono riconducibili al progetto "Miglioramento Qualità del Prodotto in Esercizio" attivato con forti contributi interfunzionali su tutti i processi produttivi.

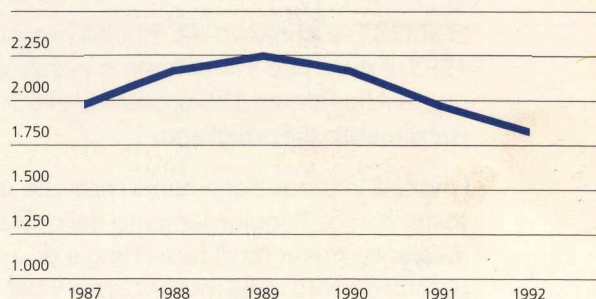
Un capitolo a parte meritano i nuovi stabilimenti di Melfi e Pratola Serra destinati il primo ad eseguire le lavorazioni di stampaggio e carrozzeria

del nuovo modello del segmento B ed il secondo alla produzione della nuova famiglia di motori della gamma medio alta.

In particolare si precisa che per entrambi gli stabilimenti, la parte edile e la relativa impiantistica generale saranno ultimati entro la metà del 1993, in anticipo rispetto alle tempistiche preventivate. Viene così confermata a Melfi la data di inizio produzione prevista per gennaio 1994.

PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI

(UNITÀ/000)



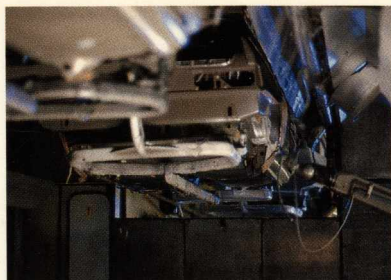
PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI DI FIAT AUTO S.P.A. E CONSOCIATE (1)

(in migliaia di unità)

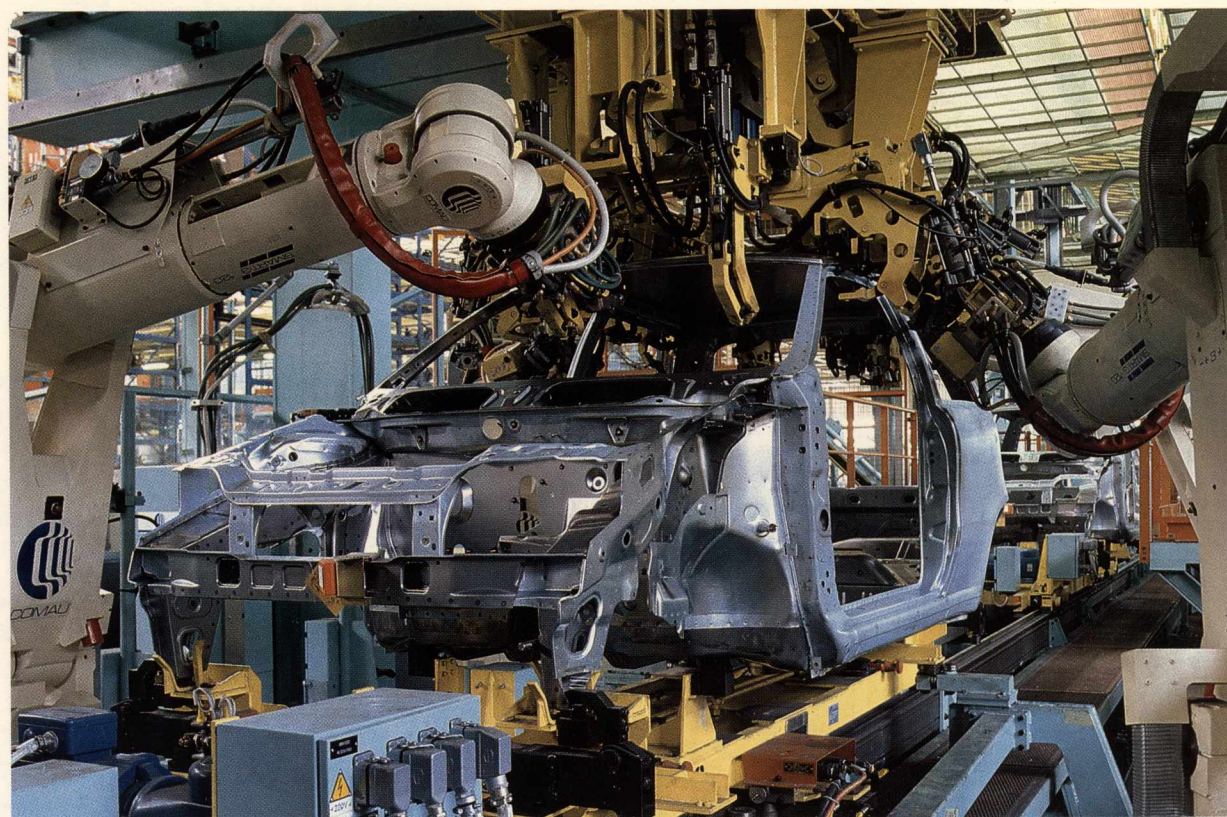
	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Marca Fiat (2)	985,3	1.037,9	1.076,2	1.037,3	1.295,0	1.300,9	1.444,2	1.486,4	1.409,9	1.279,1	1.184,1
Marche Lancia-Autobianchi	146,2	185,0	191,1	227,2	227,6	274,3	265,2	311,8	313,2	257,2	206,4
Marca Alfa Romeo						192,7	231,3	235,6	222,2	178,6	152,4
Ferrari	2,2	2,4	2,8	3,1	3,6	3,9	4,0	3,8	4,3	4,6	3,5
TOTALE ITALIA	1.133,7	1.225,3	1.270,1	1.267,6	1.526,2	1.771,8	1.944,7	2.037,6	1.949,6	1.719,5	1.546,4
Fiat Automoveis (Brasile)	163,7	145,7	139,6	152,8	172,5	195,2	196,4	208,3	213,3	244,0	283,4
TOTALE	1.297,4	1.371,0	1.409,7	1.420,4	1.698,7	1.967,0	2.141,1	2.245,9	2.162,9	1.963,5	1.829,8

(1) I numeri di produzione si riferiscono a vetture, più derivati, più serie smontate e complete.

(2) Non comprende la produzione destinata a P.S.A. che nel 1992 ammonta a 55.852 unità.



10



11



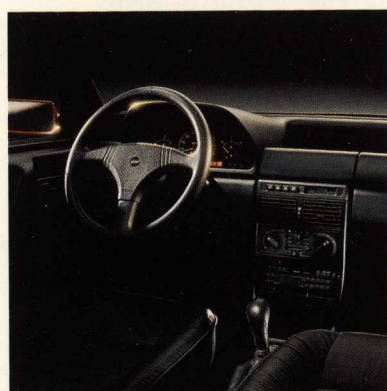
12

10. Pomigliano: robot verniciatura sottoscocca.

11. Mirafiori: completamento saldatura a punti della scocca.

12. Fiat Panda Café.

13. Interno della Fiat Uno Suite.



13

INVESTIMENTI

Gli investimenti in capitale fisso, a livello consolidato, hanno raggiunto la cifra record di lire 3.924 miliardi, superando di circa 1.800 miliardi la spesa del 1991 (+82%). All'incremento hanno contribuito in modo rilevante le liquidazioni della costruzione dei nuovi stabilimenti di Melfi e di Pratola Serra, l'attrezzamento delle linee Sevel per la produzione del nuovo Ducato, e l'avanzamento degli interventi per l'inserimento del nuovo modello del segmento B.

Per Fiat Auto S.p.A., gli investimenti sono ammontati a lire 2.299 miliardi contro 1.709 miliardi del 1991.

Lo sviluppo strategico ha richiesto circa l'86% della spesa totale pari a lire 3.375 miliardi; in particolare il 55% (lire 2.145 miliardi) è stato destinato al prodotto ed il 31% (lire 1.230 miliardi) alla struttura produttiva. Il 14% è stato indirizzato ad altre aree di intervento, quali efficienza, ambiente, risparmio energetico.

Gli interventi più significativi sul prodotto hanno riguardato: nuova Lancia δ , face lifting 164 - 164 Super, face lifting Thema, restyling Y10, Tipo 3 porte, nuovo Ducato oltre ai futuri nuovi modelli dei marchi Fiat, Alfa Romeo e Lancia.

Il 69% degli investimenti per la struttura produttiva e per gli interventi efficienti, ambientati ed energetici — pari a lire 1.275 miliardi — ha interessato l'area di **Produzione**; il restante 31% (lire 564 miliardi) è rappresentato dalle liquidazioni effettuate nelle aree Tecnica, Energia, Ecologia, Commerciale, Informatica.

Nell'area **Carrozzeria** il 34% degli investimenti è stato destinato alla realizzazione dei fabbricati e delle infrastrutture del nuovo stabilimento di Melfi della società SATA. Si segnalano inoltre:

- gli interventi volti all'ottimizzazione delle attività produttive degli stabilimenti;
- gli interventi nelle aree di lastratura e montaggio per l'inserimento del nuovo modello del segmento B;
- il proseguimento della predisposizione all'impiego di vernici idrosolubili negli impianti di verniciatura per il miglioramento ambientale;
- l'installazione di impianti di postcombustione per l'abbattimento dei fumi e delle emissioni gassose.

Nell'area **Meccanica** il 43% degli investimenti ha riguardato la realizzazione del nuovo stabilimento di Pratola Serra della società F.M.A. per la produzione dei motori famiglia B/C.

Sono inoltre in fase di completamento:

- gli attrezzamenti per l'aumento della produzione di motori 6 cilindri 12 e 24 valvole per i modelli "Top" di gamma;
- l'installazione della linea di montaggio automatizzata per il nuovo cambio 8/13 kgm;
- l'attuazione di interventi atti a migliorare l'efficienza dei macchinari e la riduzione dei costi di lavorazione.

Nell'area **Stampaggio** i principali investimenti riguardano la realizzazione dei fabbricati e delle infrastrutture del Centro Presse del nuovo stabilimento di Melfi, ed il proseguimento del piano di ristrutturazione per l'ampliamento del Centro Presse di Pomigliano.

Nell'area **Pre-Industrializzazione** è stato realizzato ad Orbassano, su una superficie utile di 30.000 mq, il nuovo stabilimento "Pilota" per la messa a punto di nuove attrezzature e le verifiche di fattibilità del processo di produzione dei nuovi prodotti. Il lay-out del nuovo Centro Pilota è stato concepito in totale coerenza con i principi organizzativi della "fabbrica integrata", al fine di poter effettuare delle verifiche di processo pienamente rappresentative non solo delle lavorazioni in senso stretto, ma anche del funzionamento del sistema produttivo nel suo insieme.

Nell'area **Energia-Ecologia** proseguono infine gli interventi tendenti ad automatizzare, a vari livelli, il funzionamento degli impianti di produzione e distribuzione energia, nonché gli investimenti atti a garantire sicurezza e continuità dei vettori energetici.

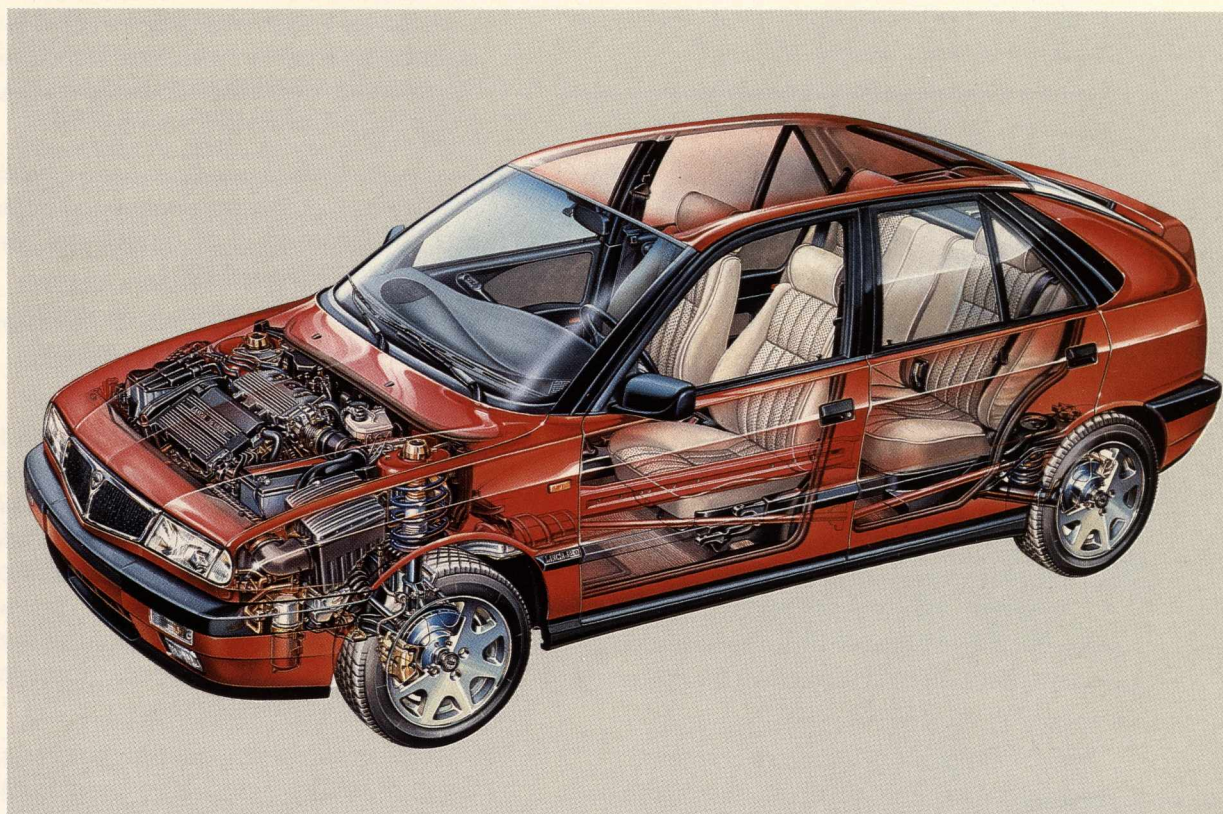
Nell'area **Tecnica** sono state ultimate due importanti opere:

- il nuovo Centro Stile Alfa Romeo di Arese;
- la nuova pista prove di Balocco;

Il Centro Stile si estende su un'area complessiva di 6.400 mq ed è dotato delle più avanzate tecnologie informatiche di progettazione. All'area operativa, articolata in reparti per la lavorazione e la realizzazione dei prototipi, si aggiungono gli uffici di progettazione, la sala presentazione con pedana rotante e sofisticate attrezzature di illuminazione, un'area espositiva esterna.



14



15



16

14. Ducato Elettra.

15. Nuova Lancia δ 2.0.

16. Sevel: produzione
Ducato.

17. Centro Stile Alfa Romeo.



17

Nel mese di ottobre 1992 sono stati ultimati i lavori relativi alla costruzione delle nuove piste per prova velocità autoveicoli situate nel comprensorio di Balocco (VC), in adiacenza alla esistente pista di prova Alfa Romeo.

Si tratta di un importante intervento di carattere strategico, pianificato nel 1987, con l'obiettivo primario di eliminare, o comunque contenere nei limiti minimi, il ricorso a percorsi esterni su strade aperte al pubblico per la sperimentazione dei veicoli.

Il nuovo comprensorio sperimentazione veicolo di Balocco ha le seguenti caratteristiche:

- superficie complessiva: mq 5.000.000;
- una pista di velocità con sviluppo ad anello di m 7.650, e curve aventi raggio di curvatura e profilo trasversale idonei a conseguire una velocità di 240 km/h;
- un'ulteriore pista di velocità affiancata alla precedente, avente le stesse caratteristiche tecniche, utilizzabile da veicoli pesanti;
- una serie di piste per prove specialistiche;
- strumentazioni di controllo e di sicurezza oltre a dotazioni e servizi generali.

L'investimento finora realizzato ammonta a lire 63 miliardi a fronte di una spesa globale programmata di lire 93 miliardi.

Prosegue il programma di sviluppo dell'automatizzazione della progettazione e sperimentazione, con la predisposizione di nuovi posti di lavoro CAD/CAM che permettono l'applicazione di metodologie idonee al conseguimento degli obiettivi di qualità, affidabilità e tempi di esecuzione.

Continua il piano di ristrutturazione aree per realizzare il nuovo lay-out delle sperimentazioni conseguente all'acquisizione di nuovi impianti prova.

Nell'area **Commerciale** oltre che l'adeguamento strutturale ed impiantistico delle sedi di vendita per rispondere alle nuove necessità operative e funzionali, proseguono i lavori per attivare il Nuovo Magazzino Centrale di None per lo stoccaggio dei ricambi Fiat/Alfa/Lancia che complessivamente copre 108.000 mq.

Proseguono gli interventi per la razionalizzazione della rete di vendita e di assistenza con il potenziamento dei sistemi informativi.

Nel 1992 Fiat Auto ha investito a livello consolidato 1.333 miliardi di lire per lo sviluppo dei prodotti e per l'innovazione tecnologica mantenendo il già cospicuo livello di spesa sostenuto nell'anno precedente.

Gran parte delle risorse finanziarie e tecniche messe in campo hanno alimentato l'intenso piano di realizzazione dei nuovi modelli che saranno lanciati nel 1993 e nel 1994.

Le realizzazioni del 1992 hanno interessato la gamma di tutti i marchi del Gruppo, in particolare:

Alfa Romeo ha presentato la nuova Alfa 155, berlina media che rappresenta il risultato di una profonda opera di progettazione che ha recepito le più avanzate esigenze di qualità e affidabilità. Lo sviluppo del progetto è stato condotto con il principio della "sportività evoluta" tesa ad esprimere in modo efficace l'evoluzione della tradizione sportiva Alfa Romeo, riformulato secondo le più moderne tendenze.

La 155 è proposta con quattro motorizzazioni dotate di soluzioni innovative sia sul fronte delle emissioni, sia sui livelli delle prestazioni garantendo dinamismo e guidabilità tipici del marchio. Due i nuovi propulsori specificatamente sviluppati: il quattro cilindri 1.8 Twin Spark ed il V6 2.5.

Alle versioni a due ruote motrici si accompagna la 155 Q4 a trazione integrale: motore due litri 4 cilindri in linea con distribuzione a 4 valvole per cilindro — sovralimentazione a controllo elettronico "boost drive", con intercooler — due catalizzatori principali, un precatalizzatore e sonda lambda; trazione integrale permanente con tre differenziali, di cui il centrale integrato da un giunto viscoso Ferguson e il posteriore da autobloccante Torsen.

Da questo modello altamente innovativo è derivata una versione ad altissime prestazioni per la partecipazione al Campionato Italiano Velocità Turismo.

Un altro risultato degli interventi per questo marchio è la nuova gamma Alfa 164 con gli allestimenti Super e le versioni di punta dotate di motore a 24 valvole. Gli interventi stilistici, pur non toccando la gradevole linea della vettura, hanno aggiunto elementi di ulteriore

personalizzazione. Vera novità è il propulsore di tre litri, 6 cilindri con 24 valvole destinato ad equipaggiare i modelli sportivi degli anni 2000, quando maggiori saranno le esigenze di riduzione delle emissioni e di mantenimento nel tempo delle prestazioni senza interventi di manutenzione. Si tratta di un motore sostanzialmente nuovo, di impostazione classica, con un sistema di aspirazione molto curato fino alle camere di combustione completamente lavorate. Il motore è talmente ottimizzato da ottenere livelli prestazionali pari a quelli ottenibili con sistemi più sofisticati, quali il variatore di fase e la geometria variabile.

Nuova gamma anche per la Alfa 33 berlina e Sport Wagon entrambe allestite con motorizzazioni esclusivamente ecologiche: moderate le innovazioni stilistiche, gli interni invece presentano sostanziali perfezionamenti sia estetici che funzionali.

La Sport Wagon si è ulteriormente arricchita con la versione 16 valvole Quadrifoglio 4, che adotta il sofisticato sistema di trasmissione integrale già presente nel modello berlina.

Lancia ha finalizzato un intenso lavoro di rinnovamento con la presentazione della nuova Thema e della nuova Y10.

La nuova Thema è valorizzata nel confort, nella sicurezza attiva e passiva, nelle prestazioni, nello stile e nella qualità oltre che nella compatibilità al fattore ambiente. Al conseguimento degli obiettivi ha contribuito l'adozione del nuovo motore V6 da 175 CV con sistema di controllo elettronico integrato Bosch Motronic, e del motore 2 litri con collettore di aspirazione modulare "VIS" (Variable Induction System) in grado di assicurare una curva di coppia elevata sia ai bassi che agli alti regimi. Il "VIS" è stato sviluppato utilizzando le metodologie di calcolo più avanzate e con l'impiego di modelli matematici per simulazioni fluido-dinamiche con il computer.

La nuova Y10 è caratterizzata da modifiche esterne significative che hanno rispettato la personalità e l'originalità della linea. Sul versante strettamente tecnico si evidenziano le motorizzazioni tutte catalizzate, con impianti di iniezione/accensione a gestione elettronica e con l'adozione di nuovi cambi.

La disponibilità del condizionatore d'aria

contribuisce, infine, ad aumentare il livello di confort della vettura.

Fiat, oltre all'attività di innovazione e sviluppo finalizzata ai modelli che verranno lanciati nel 1993, ha proseguito nell'arricchimento della gamma dei modelli in esercizio.

La Tempra S.W. 4 × 4 è la nuova versione di punta della gamma; il principale fattore innovativo è rappresentato dalla trasmissione integrale permanente costituita da un differenziale anteriore convenzionale, un differenziale centrale epicicloidale ripartitore della coppia motrice e giunto Ferguson, un dispositivo di bloccaggio del differenziale posteriore a comando elettropneumatico. Queste soluzioni tecniche consentono una elevata sicurezza di marcia e capacità di disimpegno superiori in condizioni atmosferiche e di fondo stradale critiche.

La nuova gamma Croma è il risultato delle azioni che hanno elevato le prestazioni, la sicurezza, il confort e la qualità. Tra le novità più significative si evidenzia l'adozione di nuovi propulsori come il 2 litri 16 valvole Motronic, del filtro antipolline, l'impiego di nuovi materiali non inquinanti e riciclabili.

Per rispondere adeguatamente ad una domanda sempre più esigente ed evoluta sono state realizzate serie speciali e valorizzati i contenuti di numerosi modelli. Nuova Panda Dance allestita con propulsore da 990 cc con iniezione elettronica single point, punterie idrauliche, marmitta catalitica trivalente con sonda lambda ed impianto antievaporazione carburante.

Panda 4 × 4 Country Club (nuovo motore 1100 Fire); Uno Hobby, Uno Rap Up disponibile con motore di 1,4 litri, Uno 1.5 i.e. Selecta (con trasmissione e variazione continua di rapporto), Uno Turbo Racing ABS; serie "Suite" per Uno, Tipo e Tempra con speciali allestimenti e dotazioni quali il condizionatore d'aria e gli interni in pelle.

Il segmento dei veicoli commerciali è stato rafforzato con la realizzazione della Uno Van che si distingue per funzionalità, economia di gestione, compattezza e maneggevolezza.

Ferrari infine, con la 456 GT riporta il marchio di Maranello nella fascia delle berline di prestigio ad elevatissime prestazioni.

Il piano di innovazione di Fiat Auto dedica un'importante parte dell'attività di ricerca al fattore "Ambiente".

La ricerca motoristica, in particolare è mirata al massimo contenimento delle emissioni. Sono stati attivati i progetti ULEV (Ultra Low Emission Vehicle) sia per i motori a benzina che per i motori diesel, nei quali vengono testate differenti tecnologie, ciascuna della quali concorre in sinergia a ridurre il livello degli inquinanti emessi; sono previsti prototipi dimostrativi entro il 1994.

È attivo il progetto "motore a metano" per l'utilizzazione di un combustibile alternativo che consenta sia minori consumi che più basse emissioni soprattutto di CO₂.

Nell'ambito della trazione elettrica o ibrida (doppio propulsore termico ed elettrico) sono in corso vari progetti con prototipi dimostrativi che verranno presentati a partire dal 1993.

È stato inoltre avviato lo studio della "Progettazione per il riciclaggio" con il quale si intende intervenire e codificare i criteri di progettazione dell'automobile, in maniera estesa, con l'obiettivo del ricupero totale a fine vita della vettura.

NUOVE INIZIATIVE

La consapevolezza dell'importanza del cliente è stata l'asse portante su cui si è sviluppata l'azione di Fiat Auto in campo commerciale nel 1992.

In Italia ha trovato attuazione Campus che ha come obiettivo di rendere la struttura periferica adeguata a un mercato sempre più competitivo e coprire meglio il territorio avvicinando maggiormente gli uomini di Fiat Auto alle concessionarie.

È stato aumentato il numero delle aree con presidi territoriali più numerosi ma più snelli. Il cambiamento non è soltanto quantitativo: le nuove aree operano in modo diverso rispetto al passato, occupandosi essenzialmente delle attività commerciali abbandonando quelle di servizio e supporto.

È stato avviato il programma di Customer Care, per sempre meglio soddisfare le esigenze del cliente che entra in contatto con l'Azienda o che desidera farlo per motivi diversi: segnalazione di

problemi, richiesta di informazioni, espressione di critiche o suggerimenti.

Ogni contatto con il cliente è visto come un'opportunità: ognuna di queste viene colta e gestita con gli strumenti appropriati (Linea Verde, Banca Dati, Flusso Informativo).

Ogni azione verso il cliente mira a farlo sentire "partner" dell'Azienda.

La struttura dedicata è così costituita: un team centrale con funzione strategica di coordinamento e controllo, un responsabile in ogni area del mercato Italia che opera in sinergia con la struttura periferica, un team specifico su ogni mercato estero.

Nel 1992 i contatti con clienti italiani sono stati, per i tre marchi, circa 70.000.

Nell'ambito del programma di Global Quality Service, (il processo di formazione e sensibilizzazione che vede coinvolta tutta l'organizzazione commerciale) in Italia è stata ultimata la formazione di tutta la rete e del personale di Direzione Commerciale.

Ciò ha comportato per i tre marchi il coinvolgimento di 25.000 persone. All'estero è stato attivato un programma analogo, personalizzato per singolo mercato.

Nel corso dell'anno sono state formate 11.000 persone. Il programma terminerà nel corso del '93.

Per Italia il 1992 è stato il primo anno di gestione del Customer Satisfaction Index che ha portato a disporre dei dati di soddisfazione cliente a livello di singolo concessionario.

All'estero un programma analogo è in fase di implementazione.

I concessionari Italia hanno raggiunto importanti traguardi nelle aree di miglioramento di servizio al cliente (riduzione tempi tra consegna e tagliando, riduzione giorni di fermo vettura...). All'Estero sono già state definite le aree di intervento prioritarie.

A settembre tutta la popolazione dei responsabili di zona italiani dei tre marchi è stata coinvolta su un programma di managerialità decentrata avente come tematiche prioritarie gli aspetti di marca, mercato, rete, clientela.

Nel mese di luglio, per la rete Lancia, e nel mese di ottobre, per la rete Fiat ed Alfa Romeo, è stato



18



19



20



21

18. Fiat Uno Van.

19. Nuova Autobianchi Y10.

20. Alfa 155 Q4.

**21. Fiat Tempra Station
Wagon 4 × 4.**

implementato Sirio il Sistema Integrato di Raccolta ed Invio Ordini.

Sirio rappresenta uno strumento avanzato di governo dei flussi logistici tra concessionario e fabbrica tale da portare su livelli di eccellenza il servizio offerto al cliente nella fase di ordine di una vettura.

In Europa è proseguito il programma di rafforzamento della rete di Fiat Auto, con l'implementazione di appositi programmi, tarati a livello di mercato/marchio, che vedono piani di azione e di miglioramento per ogni singolo concessionario, con importanti sinergie previste tra i tre marchi del Gruppo.

Nel corso del 1992 è proseguito poi il consolidamento della presenza di Fiat Auto nei paesi dell'Est.

In Ungheria si è avuta la creazione di una nuova affiliata, che gestirà le vendite dei marchi Fiat ed Alfa Romeo. Per il marchio Lancia, sempre in Ungheria, è stato nominato un importatore specifico. Nell'ex Cecoslovacchia in seguito alla divisione in due nuove repubbliche sono state aperte due affiliate: una in Slovacchia ed una in Cechia.

Trattative sono state portate avanti in Albania, Bulgaria e Romania. In quest'ultimo paese è stata firmata, a fine anno, una lettera d'intenti con un importatore.

In Lituania è stato nominato un nuovo importatore, mentre contatti avanzati sono in corso nei restanti paesi baltici.

In campo industriale, in Italia, sono in fase di completamento il nuovo stabilimento di Melfi, dove verranno eseguite le lavorazioni di stampaggio e carrozzeria del nuovo modello del segmento B, e lo stabilimento di Pratola Serra destinato alla produzione della nuova famiglia di motori della gamma medio alta. Per entrambi gli stabilimenti la parte edile e la relativa impiantistica generale saranno ultimate entro la metà del 1993. Prosegue nello stabilimento di Melfi l'installazione degli impianti della lastroferratura, verniciatura e montaggio e nello stabilimento di Pratola Serra l'inserimento del macchinario per la lavorazione motori. Sono in via di ultimazione gli ampliamenti dei fabbricati nello stabilimento di carrozzeria a Termini Imerese e nello stabilimento di meccanica a Sulmona.

All'estero, in Turchia, sono proseguiti gli

investimenti finalizzati all'aumento della capacità produttiva e alla diversificazione della gamma prodotto della società TOFAS.

In Brasile, la consociata Fiat Automoveis S.A., ha aumentato la propria capacità produttiva portandosi a 1.080 unità-giorno e realizzando contestualmente un importante ammodernamento dell'impianto di verniciatura.

AMBIENTE

L'impegno di Fiat Auto per l'ambiente si è consolidato nel corso del 1992 attraverso una serie di iniziative e di interventi sui prodotti e sui processi.

Nel corso del 1992 è proseguito l'impegno di Fiat Auto per l'ambiente.

Fiat Auto, consapevole delle responsabilità di un costruttore automobilistico, considera prioritaria le esigenze di una sempre migliore compatibilità ambientale dei propri prodotti e processi produttivi nel rispetto degli equilibri economici e competitivi.

Fiat Auto pertanto ha inteso porre in essere tutte le azioni necessarie per conseguire i migliori livelli nella tutela ambientale a fronte delle motivazioni che presiedono alla crescente sensibilità ecologica della collettività.

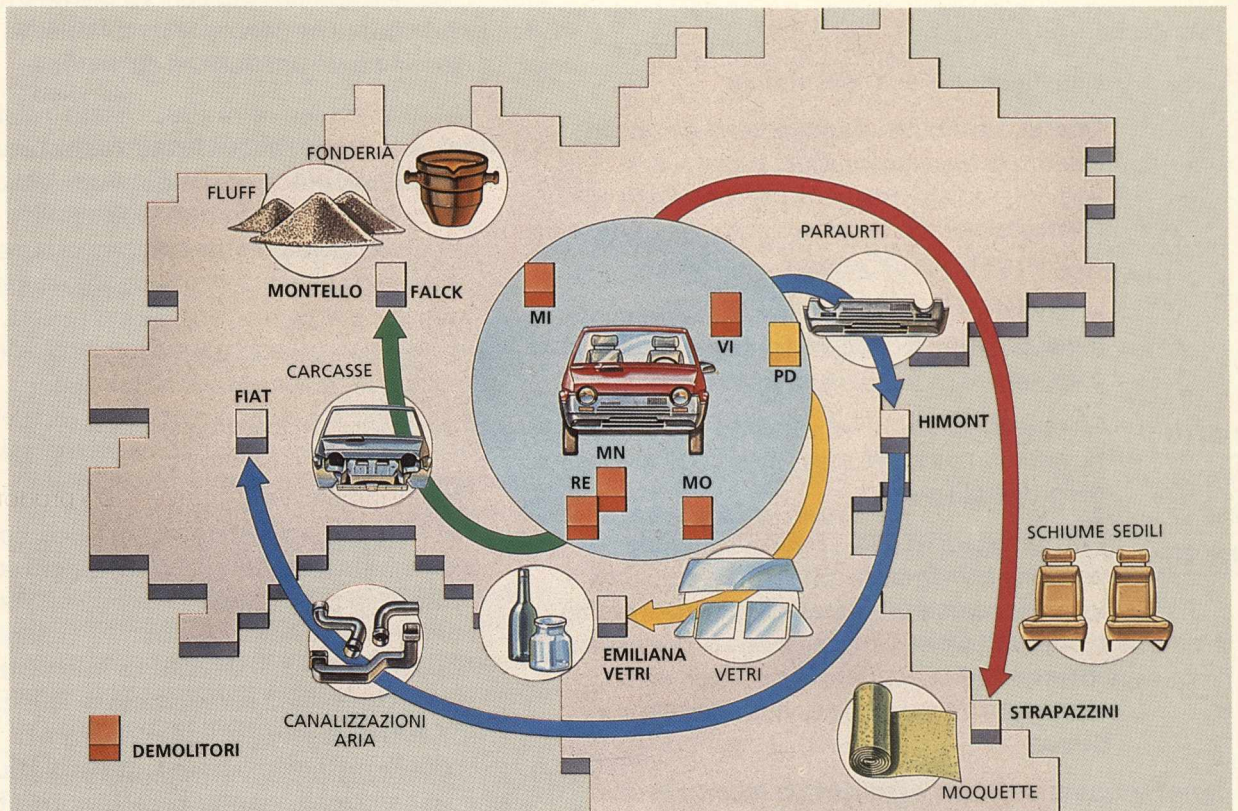
Con la politica per l'ambiente, Fiat Auto ha definito le linee guida per l'attività in materia ambientale con l'impegno di consolidare e, ove necessario, acquisire un vantaggio sempre più competitivo coinvolgendo anche i suoi fornitori e la rete di distribuzione.

Per il controllo delle emissioni allo scarico degli autoveicoli, il 1992 ha visto l'estensione progressiva dell'uso della marmitta catalitica i cui benefici sulla qualità dell'aria sono estremamente significativi. Infatti la riduzione degli inquinanti, nelle vetture catalizzate, è dell'ordine del 75% rispetto ad una vettura non catalizzata prodotta nello stesso periodo.

Sempre in campo ecologico un significativo successo è stato raggiunto nella riduzione degli impieghi di CFC (clorofluorocarburi) nei prodotti costituenti l'auto. Il CFC, comunemente



22



23



24

22. Messa in sicurezza presso il centro di smontaggio: eliminazione della batteria.

23. Il sistema F.A.R.E.: circuito riciclaggio auto dismesse.

24. Sistema Easy Driver.

25. Fiat Cinquecento.



25

denominato Freon, è una sostanza che contribuisce al cosiddetto buco di ozono e che pertanto risulta dannosa all'ambiente. Il CFC è stato eliminato dalle imbottiture schiumate dei sedili e ne è stata avviata la sostituzione nei climatizzatori d'aria delle vetture.

Questo contributo all'ambiente, realizzato in assenza di regolamentazioni in materia, si aggiunge ad altri traguardi già consolidati quali l'eliminazione totale dell'amianto, del cromo e del cadmio dalle nostre vetture.

In tema di prodotto, un notevole risultato è stato raggiunto nel progetto sul riciclaggio delle vetture a fine vita.

Gli obiettivi delineati nel corso del 1991 hanno trovato uno sbocco concreto nel 1992 con l'avvio del progetto F.A.RE.

Con il progetto F.A.RE., Fiat Auto intende verificare sul campo la validità delle soluzioni tecniche ed economiche previste sotto il profilo teorico attraverso l'impostazione di un circuito sperimentale che vede coinvolti i demolitori, alcuni fornitori ed altre aziende interessate al riciclaggio.

Questo circuito sperimentale è stato avviato operativamente nel corso del 1992 nel Nord Italia e vedrà piena attuazione su base nazionale nel 1993.

Nell'area dei processi produttivi prosegue l'impegno Fiat Auto per ridurre costantemente l'impatto ambientale dei diversi siti produttivi in Italia ed all'estero.

Nel campo dell'utilizzo delle acque si sta operando verso un sempre maggior ricircolo allo scopo di ridurre i consumi. Analogamente per i residui solidi, l'attività è stata orientata alla diminuzione delle quantità da destinare a discarica ottimizzando i processi produttivi e migliorando l'utilizzo delle materie prime.

La valutazione degli aspetti ambientali dei processi produttivi vede Fiat Auto tra le poche aziende europee che hanno offerto il proprio contributo volontario alla Comunità Europea con la partecipazione al Circuito Sperimentale di Eco-Audit.

Attraverso la partecipazione con lo stabilimento di Verrone all'Eco-Audit, Fiat Auto rende disponibili alla Comunità Europea una serie di informazioni sui programmi e sulla gestione ambientale ed

offre un fattivo contributo alla definizione di una materia complessa e difficile.

L'impiego di Fiat Auto per l'ambiente è risultato evidente anche per una serie di iniziative realizzate nel campo della mobilità e del traffico.

Nel secondo semestre 1992 è stato installato sull'autostrada Padova-Mestre un sistema prototipale, promosso da Fiat Auto, denominato "Easy Driver", che fornisce agli utenti informazioni tempestive sul comportamento ottimale da tenere in relazione alle condizioni del traffico e meteorologiche. Le indicazioni, che appaiono su grandi pannelli luminosi, sono il risultato di rilevamenti ed elaborazioni automatiche in tempo reale del flusso del traffico o di eventuali anomalie, come ad esempio cantieri, incidenti, code e rallentamenti.

Fiat Auto ha consolidato inoltre il dialogo con amministratori pubblici, tecnici, esperti ed accademici per il tramite della pubblicazione mensile M&T "Mobilità e Traffico Urbano" giunta alla tiratura di 13.000 copie. La rivista è un raro esempio in Italia di comunicazione finalizzata a soddisfare esigenze di informazione e di conoscenze tecniche su argomenti di attualità quali l'ambiente urbano e i problemi del traffico, affrontati in un'ottica di pianificazione e di gestione sistemica.

Gli interventi e le iniziative realizzate, o avviate da Fiat Auto nel corso del 1992 sul prodotto, sui processi produttivi, sulle mobilità e sul traffico sono alcuni esempi di un'azienda che intende porsi in una posizione di leadership riconosciuta da parte del mondo esterno nelle tematiche ambientali.

ATTIVITÀ SPORTIVA

Nel 1992 il Gruppo ha contribuito, con incisivo impegno tecnico-organizzativo ed economico, alle competizioni automobilistiche che, oltre a costituire un importante veicolo pubblicitario, sono di promozione all'immagine tecnica e costituiscono un campo di sperimentazione, di nuove tecnologie e di verifica di affidabilità per i materiali.

Tutto ciò risulta un utile supporto alle scelte progettative per la serie.

L'attività sportiva **Alfa Romeo** nel 1992 è stata indirizzata verso le vetture turismo, i motori F.3 ed i campionati monomarca "Alfa Boxer" e "Sport Nazionale".

Il Campionato Italiano Velocità Turismo (C.I.V.T.) è stato conquistato sia come marca che come piloti, ottenendo 17 vittorie su 20 gare.

Sempre per il "Turismo" è stato realizzato l'impegnativo progetto della vettura "155 DTM". Questo prevede la partecipazione Alfa Romeo al Campionato Tedesco 1993 con una vettura di derivazione "155 V6 TI" ma completamente riprogettata sia come telaio che come motore.

I campionati Formula 3 sono stati affrontati con il famosissimo motore 2.0 Twin Spark con brillanti risultati sia in Italia che in Europa.

Nei campionati Alfa Boxer e Sport Nazionale è stato confermato e potenziato il supporto promozionale ai piloti attraverso l'omonima monoposto (motore 1700 cc. 33/16 valvole) e con la vettura Sport munita di motore 3.0 V6.

La **Lancia** attraverso il "Martini Racing" ha vinto, per la sesta volta consecutiva, il Campionato Mondiale Rally, rafforzando un record inavvicinabile che già le apparteneva.

Il contributo del personale Fiat Abarth a sostegno del Martini Racing è stato, ancora una volta, di altissimo livello e di grande professionalità, permettendo al Team di ottenere 8 vittorie assolute su 11 gare e ad un suo pilota, Auriol, di stabilire il record di vittorie (6) nella stessa stagione.

Da sottolineare la maturazione di un giovane pilota, Aghini, sul quale la Lancia aveva puntato, che è culminata con la vittoria ai Rally di Sanremo e Madeira.

Infine, non bisogna dimenticare il titolo di Campione Italiano di Pierluigi Deila e le 74 vittorie in gare mondiali.

La partecipazione di **Ferrari** al Campionato del Mondo di Formula 1 non ha offerto buoni risultati sportivi, nonostante l'impegno costante di uomini e mezzi sia nelle prove invernali sia durante l'intera stagione agonistica.

Ciò ha evidenziato la necessità di ristrutturare l'organizzazione della Gestione Sportiva in modo

da metterla in grado di reagire più in fretta e con maggiore agilità, nonché di razionalizzare l'ingente sforzo economico.

Tale processo è stato avviato e se ne attendono i frutti nelle future gestioni.

PERSONALE E RELAZIONI SINDACALI

Al termine del 1992, i dipendenti di Fiat Auto a livello consolidato erano così ripartiti:

	31/12/92	31/12/91
Impiegati e Dirigenti	29.035	31.367
Operai e Intermedi	96.343	97.558
TOTALE	125.378	128.925

Nel corso dell'anno l'andamento del mercato automobilistico ha costretto l'Azienda al ricorso di periodi di sospensione dell'attività lavorativa con relativo intervento della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria.

La volontà di raggiungere e mantenere una forte competitività attraverso l'utilizzo ottimale della capacità produttiva e la tempestiva risposta alle richieste del mercato sia in termini di prodotto che di servizio, ha spinto la Fiat Auto ad intraprendere una serie di interventi che si riconducono alla riorganizzazione in atto.

Questa ha preso avvio nel corso del 1992 ed ha interessato con modalità ed in misura differenti le diverse funzioni aziendali; in particolare sono stati realizzati interventi di razionalizzazione della capacità produttiva con conseguente redistribuzione delle attività e riduzione di quella inutilizzata, di razionalizzazione del sistema di distribuzione dei ricambi, di modernizzazione delle attività di staff con coinvolgimento della struttura impiegatizia.

Nell'ambito della razionalizzazione del polo produttivo milanese, nel mese di luglio si è proceduto alla definitiva sospensione dell'attività produttiva dello stabilimento di Desio all'interno del quale si è installata la società di componentistica ACGE del gruppo General Motors; parte dei lavoratori di tale unità hanno potuto usufruire del prepensionamento come già previsto nell'accordo sindacale di dicembre

1991, la restante parte dei dipendenti attualmente in Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) verrà riassorbita negli stabilimenti di Arese.

A seguito dell'accordo sindacale sottoscritto nel mese di aprile si è inoltre proceduto alla chiusura dei due magazzini ricambi di Pavia e di San Giuliano Milanese, con positive ricadute sulla razionalizzazione del sistema distributivo e dell'approvvigionamento materiali.

Tramite la sottoscrizione dell'accordo sindacale del 2 luglio 1992 si è potuto intervenire sulle riserve di capacità produttiva razionalizzando l'utilizzo degli impianti, salvaguardando nel contempo la capacità/possibilità dell'Azienda nel rispondere ai cicli di domanda, tramite la determinazione della cessazione dell'attività produttiva nello stabilimento di Chivasso.

L'operazione è stata gestita assicurando la massima salvaguardia ai lavoratori interessati, creando nel contempo un'area industriale funzionale alle nuove esigenze organizzative tramite la trasformazione dell'area in un centro tecnologico-industriale nel quadro di un accordo per la creazione di un consorzio di aziende con il coordinamento dell'Unione Industriale di Torino; obiettivo strategico è di creare una nuova area industriale attrezzata per lo sviluppo dell'area torinese, la cui mancanza ha fatto finora da freno al decollo di molte iniziative industriali.

Tutto il personale di Chivasso, ad eccezione di circa cento persone che hanno seguito le produzioni dirottate a Rivalta, è stato sospeso dal lavoro con intervento della CIGS; le iniziative industriali che verranno avviate nell'area consentiranno il riassorbimento di parte del personale sospeso (solo presso i fornitori Fiat ne saranno riallocati 1.250), la parte restante, ed interessata alla CIGS, verrà riassorbita presso le unità produttive Fiat Auto di Torino entro il 1994.

Parallelamente all'operazione appena citata, è stato sviluppato in tutta Fiat Auto un piano di riorganizzazione per le risorse impiegate con il ricorso alla CIGS; articolato nell'arco di un triennio, il piano ha coinvolto 800 persone circa.

Il presupposto dell'operazione consiste nell'individuazione, in tutte le funzioni aziendali e su tutto il territorio nazionale, di aree/attività nelle quali realizzare operazioni di ristrutturazione/

riorganizzazione "chiuse", collocabili all'interno del complessivo piano di razionalizzazione che sta coinvolgendo l'azienda.

L'iniziativa "Proposte Miglioramento Qualità", visti gli ottimi risultati registrati nella fase sperimentale è stata estesa a tutti gli stabilimenti di produzione a seguito dell'accordo sindacale sottoscritto in gennaio.

Le proposte presentate a tutto il 1992 sono state circa 21.000 e di queste quasi il 50% sono state accolte.

Attraverso uno specifico accordo sottoscritto con le organizzazioni sindacali, si è introdotto presso lo stabilimento di Termoli il principio per cui, nel corso di fermate di macchinari per il riassetto di criticità sia tecniche che di impostazione, gli addetti dedicati, anziché interrompere l'attività lavorativa, vengono adibiti ad altre attività produttive.

Il 1992 ha visto crescere ulteriormente l'impegno di Fiat Auto sul versante formazione.

L'incidenza, rispetto al costo del lavoro sostenuto dall'azienda, ha raggiunto il 3,8% rappresentando in termini assoluti un investimento superiore ai 210 miliardi.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

L'andamento del mercato nei primi mesi del 1993 ha confermato le tendenze negative del 1992.

A fronte di una violenta caduta del mercato è proseguita sempre più aspra la tendenza alla competitività dei vari costruttori, sia attraverso il lancio di nuovi modelli che con azioni promozionali sempre più incisive.

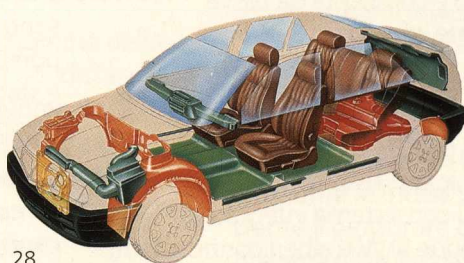
La domanda automobilistica europea del primo trimestre 1993 ha evidenziato, infatti, una contrazione del 17,1% rispetto allo stesso periodo del 1992. Con 3.046.000 nuove immatricolazioni si sono così concretizzate le negative previsioni che avevano accompagnato la parte finale dell'esercizio 1992, dove solo le azioni straordinarie adottate da tutti i costruttori avevano permesso di mantenere sostanzialmente stabile il livello delle vendite rispetto al 1991.



26



27



28

26. Rally dell'Acropoli.

27. Fiat Downtown.

28. Nuova Lancia δ ,
riciclabilità dei materiali.

29. Nuova Fiat Tipo 3 porte,
air-bag.

30. Nuova Lancia δ .



29



30

Tra i principali mercati segnano pronunciate flessioni: la Germania con un - 21,9%, la Francia con un - 22,3%, l'Italia con un - 16,3% e la Spagna con un - 34,5%. La Gran Bretagna, che peraltro aveva già scontato una progressiva contrazione delle vendite negli ultimi anni presenta, in controtendenza, un incremento dell'11,1%.

Proseguendo nel programma che, ad eccezione della Cinquecento e della Alfa 155, prevede il completo rinnovo dei nostri modelli entro i prossimi anni, al 63° Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra, sono state presentate l'Alfa Romeo 155 V6 TI, la nuova Lancia δ e la concept car Downtown.

L'Alfa Romeo 155 V6 TI, destinata a sfidare la più qualificata concorrenza internazionale nel DTM, il Campionato Tedesco Turismo, è una vera vettura laboratorio. Dotata di motore V6 2.5 litri collocato in posizione longitudinale anteriore, in grado di erogare 420 CV, conferma, con la vittoria nella gara d'esordio a Zolder, la capacità di applicazione dei risultati della ricerca tecnologica avanzata.

La nuova Lancia δ , berlina a due volumi è caratterizzata da un temperamento originale ed esclusivo ed è chiamata a raccogliere l'eredità del modello precedente e a rinnovarne il successo avvalendosi di punti forti quali l'abitabilità, il confort, la sicurezza, perseguiti attraverso la scelta di soluzioni tecniche d'avanguardia. La gamma della nuova Lancia δ è composta da ben 8 versioni, equipaggiate con quattro diverse motorizzazioni.

I motori disponibili, tutti a quattro cilindri benzina, comprendono il 1.6 i da 76 CV con iniezione Bosch Monomotronic con sistema di autodiagnosi, il 1.8 i con sistema integrato di accensione ed iniezione IAW e alberi controrotanti di equilibratura, che fornisce 105 CV e il 2.0 i, 16 valvole, da 142 CV con sistema integrato di accensione/iniezione IAW e condotti a profili evoluti che permettono sia le prestazioni brillanti ad alto regime tipiche di un motore a quattro valvole per cilindro sia elevata elasticità con l'80% della coppia massima disponibile già a 2000 giri.

Inoltre è previsto sulla versione HF il 2.0 i, 16 valvole sovralimentato con turbocompressore Garrett T3 raffreddato ad acqua e dotato del dispositivo "boost-drive" che assicura la massima progressività di risposta a fronte di una forte richiesta di coppia.

Tra gli equipaggiamenti di serie di tutte le versioni figurano, tra gli altri, lo sterzo servoassistito, la chiusura centralizzata delle porte, gli alzacristalli elettrici per i posti anteriori, i cristalli atermici con fascia antiriflesso, i pneumatici maggiorati con cerchi da 14", il ricircolo dell'aria a comando elettrico; le versioni LE/LS propongono, inoltre, gli abbigliamenti in alcantara, i fari antinebbia (di serie sulla 2.0), gli specchi retrovisori esterni con dispositivo di sbrinamento, il sedile del guidatore regolabile in altezza ed in appoggio lombare (di serie sulla HF), i cerchi in lega leggera (di specifico disegno per la HF), il divano posteriore sdoppiabile ed il "control-system".

Le soluzioni specificatamente sviluppate per la nuova Lancia δ , quali i rinforzi applicati alla scocca e alle portiere, risultato delle applicazioni di avanzate metodologie integrate di progettazione, consentono alla vettura di superare i più severi standard di sicurezza.

Da segnalare inoltre, a garanzia della sicurezza, la disponibilità dell'air-bag per il guidatore, del pretensionatore delle cinture anteriori e l'adozione di imbottiture ignifughe per i sedili.

Come per tutti i nuovi modelli di Fiat Auto, anche per Lancia δ la compatibilità ambientale risulta ormai un prerequisito.

In particolare la vettura nasce "ecologica" non solo per il basso livello di emissioni dei motori, ma anche perché tutti i possibili elementi inquinanti sono stati eliminati dal processo di produzione e non sono presenti sulla vettura; la nuova Lancia δ è stata inoltre progettata per il riciclaggio di tutti i componenti.

La concept car Downtown è il risultato di una complessa e approfondita ricerca per un concentrato di tecnologia made in Italy, capace di raggiungere una velocità di 100 km/h e passare da 0 a 50 km/h in appena 9 secondi, Downtown è espressamente studiata per ottimizzare la mobilità individuale nei centri urbani.

Tre posti comodi facilmente accessibili, estrema maneggevolezza, propulsione elettrica affidata a gruppi motori integrati nelle ruote posteriori, autonomia generosa per una vettura elettrica (190 km nel ciclo urbano e 300 alla velocità costante di 50 km/h), controllo visuale omnidirezionale, elevata capacità di trasporto, assistenza nella circolazione urbana assicurata dal sofisticato sistema elettronico di navigazione

"VENUS", efficace protezione in caso di collisione, pieno rispetto per l'ambiente: Downtown è la risposta di Fiat alle insopprimibili e decisamente crescenti esigenze di mobilità proprie delle società più sviluppate.

Sul fronte dell'innovazione di prodotto sono da segnalare, infine, il rinnovamento della Lancia Dedra e l'ampliamento delle gamme Alfa 155, Tipo e Tempra. Le caratteristiche di eleganza e confort della Dedra hanno tratto giovamento dalla razionalizzazione della gamma che ora si compone di quattro livelli di allestimento sempre più ricchi negli equipaggiamenti di serie, (Confort, LE, LS e HF), e cinque motorizzazioni a quattro cilindri, 1.6, 1.8, 2.0, 2.0 i.e. turbo e 2.0 turbodiesel.

Tale realizzazione è stata l'occasione per interventi tesi al miglioramento continuo del prodotto; la Dedra propone, tra l'altro, nuovi abbigliamenti interni, una conformazione più ergonomica dei sedili anteriori, tessuti di nuovo disegno e vetri atermici Solarcontrol.

Per la 155 sono state introdotte tre nuove versioni di cui una equipaggiata con un motore a benzina Twin Spark 1700 cc e le altre con motori turbodiesel 2000 e 2500 cc.

Le nuove versioni si presentano arricchite di nuovi optional tra i quali l'air-bag esteso anche al resto della gamma che ha beneficiato nel contempo di ulteriori interventi a livello estetico.

Con le nuove versioni tre porte, la gamma della Tipo si è decisamente ampliata per soddisfare le esigenze dell'utenza giovanile e femminile. Tutto il modello è stato interessato, oltretutto da un leggero rinnovamento stilistico, da importanti interventi nell'area della sicurezza attiva e passiva che lo hanno allineato ai più qualificati concorrenti di recente introduzione sul mercato.

In coerenza con l'impegno nell'ambito della sicurezza, Tempra ha beneficiato degli stessi interventi di Tipo insieme ad una nuova articolazione dell'offerta sempre più mirata ad una clientela esigente ed attenta ai contenuti.

Riguardo alle vendite Fiat Auto ha realizzato, nel primo trimestre 1993, circa 482.000 autovetture vendute, di cui 259.000 in Italia.

Il mercato brasiliano conferma per il 1993 il trend di crescita della domanda favorita dal rinnovo dell'Accordo Settoriale intervenuto in febbraio e

dalle prospettive di sgravi fiscali con l'introduzione del "Carro popolare". A fronte di tali prospettive Fiat Automoveis ha avviato gli interventi per l'adeguamento della capacità produttiva che si realizzerà con l'introduzione del terzo turno di lavorazione.

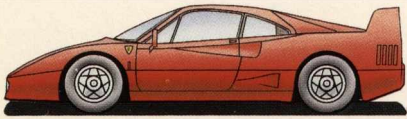
Sul piano dell'organizzazione commerciale un'importante iniziativa è stata avviata in Italia in collaborazione con i concessionari denominata "Patto Chiaro". Essa tende a rendere trasparenti le condizioni di acquisto di una nuova vettura, per la maggiore garanzia ed il maggior rispetto delle esigenze dei clienti. I punti qualificanti di Patto Chiaro sono anzitutto il linguaggio semplice ma preciso delle condizioni generali di acquisto, la descrizione dettagliata della vettura e la sua consegna entro la data stabilita nel contratto, e infine la maggior trasparenza nella valutazione dell'usato.

Nel campo delle relazioni industriali è stato raggiunto il 27 marzo un importante accordo con le Organizzazioni Sindacali che avrà positive ripercussioni sulla competitività aziendale.

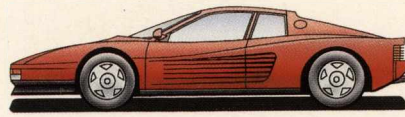
I punti principali dell'accordo riguardano il terzo turno di lavoro, lo scaglionamento delle ferie per gli addetti al nuovo modello del segmento B e l'istituzione delle Commissioni sulla professionalità e sugli istituti retributivi aziendali.

Per quanto riguarda le partecipazioni, per liberare risorse finanziarie a sostegno del vasto programma di investimenti, in data 11 gennaio 1993, sulla base di una perizia, è stata ceduta alla Fiat S.p.A. la quota di partecipazione nella società Ferrari S.p.A.

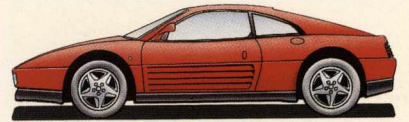
Nel corso del mese di maggio sono state raggiunte le intese con la famiglia De Tomaso, stante il perdurare dell'indisponibilità del Signor Alejandro De Tomaso per l'acquisto della restante quota, pari al 51%, della Maserati S.p.A. In base a tali intese l'investimento di Fiat Auto comporterà un esborso di circa 75 miliardi di lire.



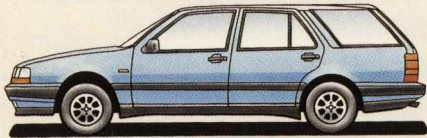
F40



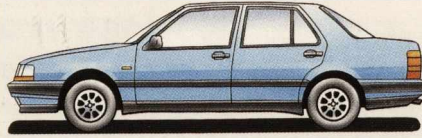
Testarossa



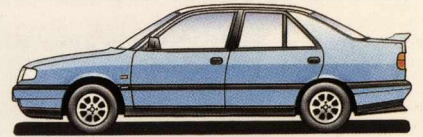
348



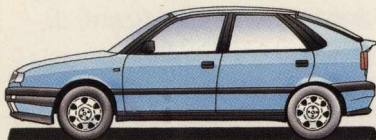
Thema Station Wagon



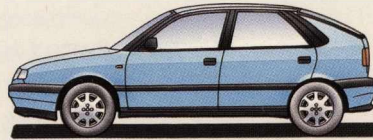
Thema



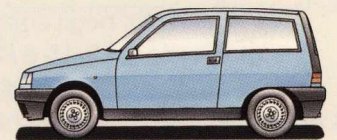
Dedra integrale



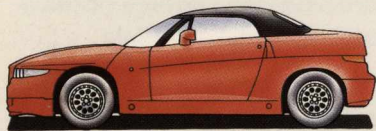
Lancia delta HF turbo



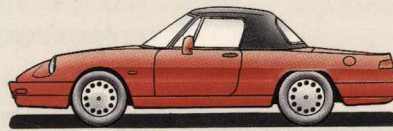
Lancia delta



Y10 4WD



Alfa R.Z.



Alfa Spider



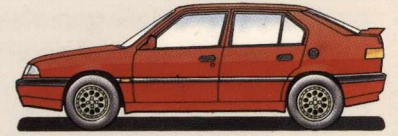
Alfa 164 Super



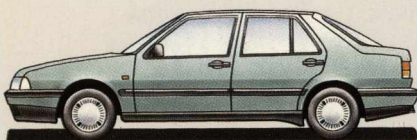
Alfa Sport Wagon 4x4



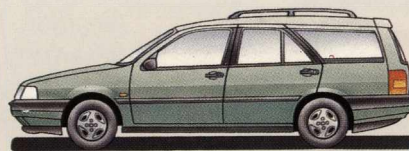
Alfa Sport Wagon



Alfa 33 Q4



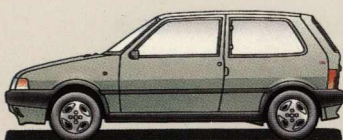
Croma



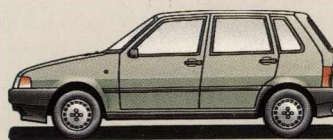
Tempra Station Wagon 4x4



Tempra Station Wagon



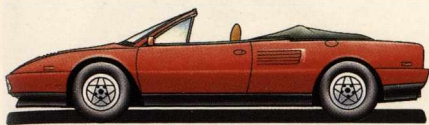
Uno turbo i.e. Racing



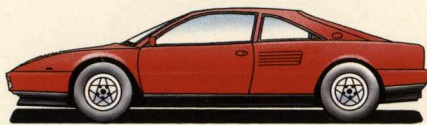
Uno



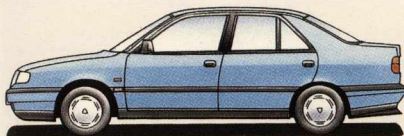
Panda 4x4 Country Club



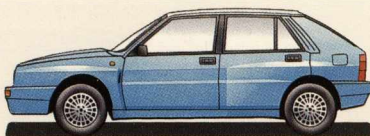
Mondial T Cabrio



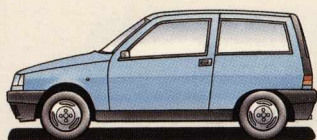
Mondial T



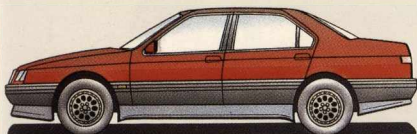
Dedra



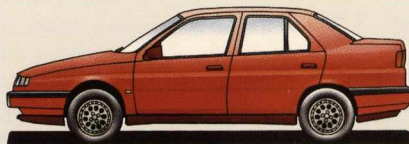
Delta HF integrale



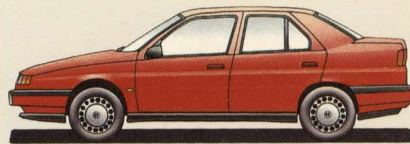
Y10 1.1 Elite



Alfa 164 Quadrifoglio



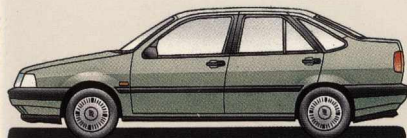
Alfa 155 Q4



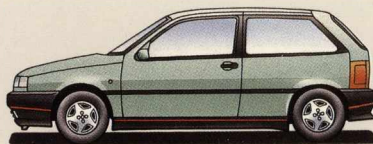
Alfa 155



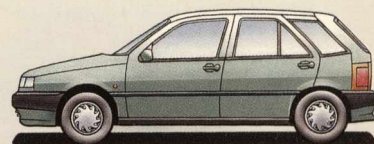
Alfa 33



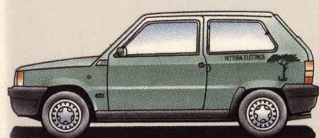
Tempra



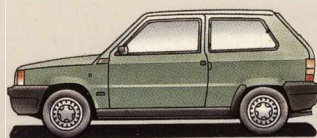
Tipo 16v 3p



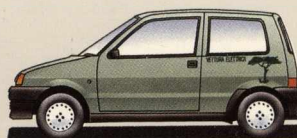
Tipo SX



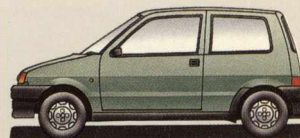
Panda Elettra



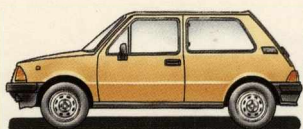
Panda CLX



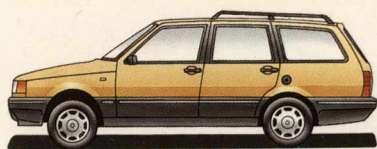
Cinquecento Elettra



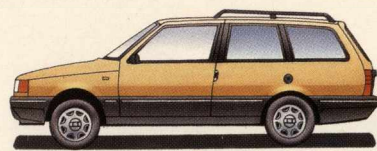
Cinquecento



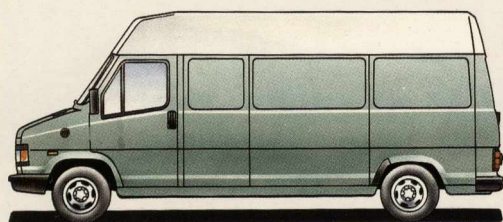
Small



Elba



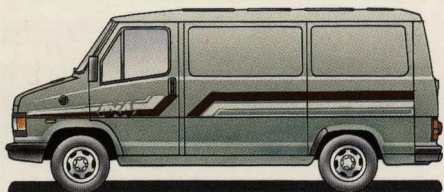
Elba Van



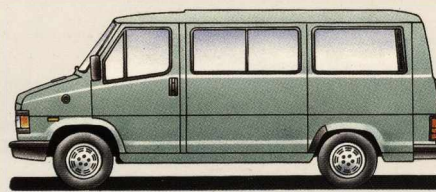
Ducato Maxi



Ducato Elettra



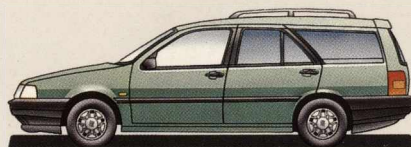
Ducato Furgone 4x4



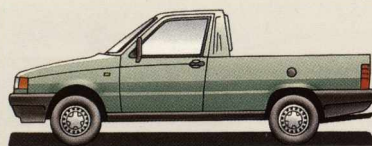
Ducato Panorama



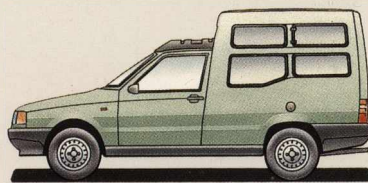
Talento



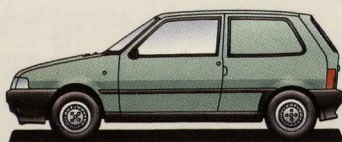
Marengo



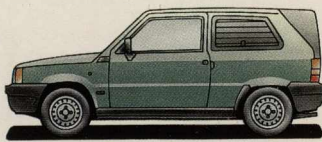
Fiorino Pick-up



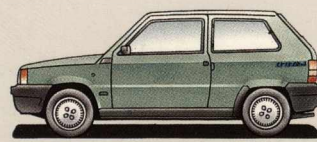
Fiorino Panorama



Uno Van



Panda Van



Panda Citivan

RELAZIONE SULL'ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO

ANDAMENTO ECONOMICO

L'utile netto consolidato di Fiat Auto è stato nel 1992 di 3 miliardi di lire (386 miliardi di lire nel precedente esercizio).

L'indice R.O.E. (Utile netto su Patrimonio netto medio) si attesta allo 0,03%, il R.O.S. (Risultato operativo su Ricavi netti) al - 2% ed il R.O.I. (Risultato operativo su Capitale investito netto medio) al - 6,1%.

L'utile netto di Fiat Auto e dei Terzi sui ricavi netti si attesta al 0,06% contro l'1,5% del 1991 e il 2,8% del 1990.

L'autofinanziamento (Utile netto di Fiat Auto e dei Terzi più gli Ammortamenti) risulta di 1.334 miliardi di lire contro i 1988 miliardi di lire dell'anno precedente.

L'incidenza dell'autofinanziamento sui ricavi netti è del 4,9% contro il 7,2% del 1991.

Nel 1992 l'autofinanziamento copre il 25% degli investimenti e delle spese di ricerca e sviluppo contro il 57% del precedente anno e il 77% del 1990.

Dall'analisi delle principali voci si osserva:

I RICAVI sono stati pari a 27.446 miliardi di lire confermando lo stesso livello raggiunto nel 1991 (27.506 miliardi di lire) e nel 1990 (27.675 miliardi di lire). Questo risultato si realizza attraverso la gestione dei prezzi, la maggior attività di vendita in Sud America, a cui contribuisce l'inserimento per la prima volta della società argentina CORMEC S.A. nell'area di consolidamento, e l'effetto positivo della conversione in lire italiane dei ricavi espressi in valuta delle partecipate estere. Questi effetti bilanciano la riduzione dei volumi e l'erosione dei ricavi dovuta a consistenti azioni realizzate nel corso dell'anno per la difesa della quota in Italia e in Europa. I ricavi netti pro-capite si attestano a 218,9 milioni di lire contro i 213,3 milioni di lire del 1991;

I COSTI OPERATIVI al netto della variazione di magazzino e delle produzioni interne hanno consuntivato 27.990 miliardi di lire (27.346 miliardi di lire nel 1991 e 26.768 miliardi di lire nel 1990) con un incremento del 2,3% rispetto al precedente esercizio. Le principali cause dell'aumento sono la maggiore attività nell'area argentina e brasiliana, i maggiori costi di pubblicità e promozione e, seppure contenuta da un'efficace azione sugli acquisti, la componente inflattiva. A questi incrementi si contrappongono la riduzione dei volumi produttivi negli stabilimenti italiani, la riduzione delle risorse impiegate, in conseguenza di azioni di ristrutturazione i cui effetti sono venuti a maturare nel 1992, nonché l'utilizzo di fondi iscritti in esercizi precedenti per 107 miliardi di lire che hanno compensato spese operative liquidate nell'esercizio per 57 miliardi di lire mentre la parte residua è stata iscritta tra le sopravvenienze. In dettaglio i costi risultano così composti:

- acquisti di materie prime e semilavorati: 16.047 miliardi di lire pari al 58,5% dei ricavi netti (55,5% nel 1991);
- lavoro: 5.570 miliardi di lire pari al 20,3% sui ricavi netti (20,0% nel 1991); il costo pro-capite calcolato sulla media degli iscritti risulta pari a 43,8 milioni di lire (42,7 milioni di lire nel 1991);

- ammortamenti: 1.318 miliardi di lire pari al 4,8% sui ricavi netti (1.574 miliardi di lire pari al 5,7% dei ricavi netti nel 1991);
- altri costi operativi: 5.139 miliardi di lire pari al 18,7% dei ricavi netti (4.719 miliardi di lire pari al 17,2% nel 1991).

Nell'ambito dei costi operativi le spese di ricerca e sviluppo contabilizzate a conto economico sono ammontate a 1.333 miliardi di lire confermando la stessa incidenza sui ricavi netti del precedente esercizio (4,9%).

La classificazione dei costi per destinazione confrontata con i due precedenti esercizi risulta così composta:

(in miliardi di lire)			
	1992	1991	1990
Costo del venduto e altri costi di vendita	22.493	22.003	21.475
Spese commerciali	2.567	2.224	2.121
Spese generali amministrative	1.597	1.761	2.105
Ricerca e sviluppo	1.333	1.358	1.067
TOTALE	27.990	27.346	26.768

Nell'ambito delle spese commerciali, le spese di pubblicità sono state pari a 1.107 miliardi di lire con un incremento del 12,2% rispetto al 1991;

IL RISULTATO OPERATIVO consuntiva una perdita di 544 miliardi di lire pari al - 2% sui ricavi netti (nel 1991 si era consuntivato un utile di 160 miliardi di lire pari allo 0,6% sui ricavi netti);

IL RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE e prima della quota di competenza degli Azionisti Terzi risulta in utile per 25 miliardi di lire (458 miliardi di lire nel 1991) beneficiando del miglioramento delle voci non operative dovuto in parte all'allineamento dei risultati dell'esercizio realizzati dalle società collegate, in parte a plusvalenze realizzate nella vendita di immobilizzazioni materiali e finanziarie;

LE IMPOSTE SUL REDDITO risultano pari a 9 miliardi di lire (44 miliardi di lire nel 1991) con una incidenza del 36% sull'utile ante imposte.

Il valore aggiunto è stato di 6.434 miliardi di lire con una flessione del 12,6% rispetto al precedente esercizio. Il valore aggiunto per addetto si attesta sui 51 milioni di lire contro i 57 milioni di lire del 1991 e i 62 milioni di lire nel 1990.

**STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO
AL 31 DICEMBRE 1992 E 1991**

ATTIVITÀ

	miliardi di lire 1992	milioni di ECU 1992	miliardi di lire 1991
ATTIVITÀ A BREVE:			
Cassa e disponibilità presso banche	349	197	504
Titoli negoziabili (Nota 3)	998	562	1.001
Crediti finanziari (Nota 4)	6.235	3.511	7.364
Crediti commerciali	3.848	2.167	3.387
Meno-Fondo svalutazione crediti	(156)	(88)	(130)
Magazzino (Nota 5)	2.898	1.632	3.315
Altre attività a breve (Nota 6)	1.138	641	958
	15.310	8.622	16.399
CREDITI A MEDIO/LUNGO TERMINE:			
Crediti finanziari (Nota 4)	207	117	204
Crediti commerciali	343	193	411
	550	310	615
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE (NOTA 7)	648	365	512
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NETTE (NOTA 8)	12.492	7.035	9.588
BENI IMMATERIALI E COSTI PLURIENNALI, IN CORSO DI AMMORTAMENTO (NOTA 9)	190	107	110
TOTALE ATTIVITÀ	29.190	16.439	27.224

PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO

	miliardi di lire 1992	milioni di ECU 1992	miliardi di lire 1991
PASSIVITÀ A BREVE:			
Debiti verso banche	115	65	40
Quota corrente dei debiti a medio/lungo termine	650	366	474
Debiti finanziari	3.017	1.699	1.511
Debiti commerciali	8.265	4.655	7.600
Altre passività a breve (Nota 10)	1.633	920	1.662
Fondo imposte (Nota 11)	23	13	59
Fondo garanzia e altri fondi (Nota 12)	992	558	1.099
	14.695	8.276	12.445
PASSIVITÀ A MEDIO/LUNGO TERMINE:			
Debiti verso Istituti di credito (Nota 13)	1.862	1.049	2.087
Debiti finanziari (Nota 14)	982	553	1.123
Debiti commerciali	254	143	244
	3.098	1.745	3.454
FONDO TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DIPENDENTI	2.364	1.331	2.300
PATRIMONIO NETTO DI COMPETENZA DI AZIONISTI TERZI	283	159	220
TOTALE PASSIVITÀ	20.440	11.511	18.419
PATRIMONIO NETTO (NOTA 15):			
Capitale sociale	1.400	788	1.400
Risultati a nuovo e altre riserve	7.347	4.138	7.019
Utile netto dell'esercizio	3	2	386
TOTALE PATRIMONIO NETTO	8.750	4.928	8.805
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	29.190	16.439	27.224

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO
DEGLI ESERCIZI 1992, 1991 E 1990**

	miliardi di lire 1992	<i>milioni di ECU</i> 1992	miliardi di lire 1991	miliardi di lire 1990
RICAVI NETTI	27.446	15.457	27.506	27.675
COSTI E SPESE:				
Acquisti	16.047	9.037	15.274	15.740
Lavoro e oneri relativi	5.570	3.137	5.507	5.627
Altri costi di gestione	5.139	2.894	4.719	4.549
Ammortamenti	1.318	742	1.574	1.600
Variazione di magazzino	379	213	512	(609)
Produzione interna di immobilizzazioni materiali	(463)	(260)	(240)	(139)
	27.990	15.763	27.346	26.768
RISULTATO OPERATIVO	(544)	(306)	160	907
PROVENTI E (ONERI) DIVERSI:				
Proventi ed oneri finanziari e differenze su cambi, ammontare netto (Nota 16)	300	169	420	380
Quota nel risultato netto di società collegate	97	105	(40)	45
Altri proventi ed oneri, ammontare netto (Nota 17)	172	46	(82)	(227)
	569	320	298	198
UTILE PRIMA DELLE IMPOSTE E DELLA QUOTA DI COMPETENZA DI AZIONISTI TERZI	25	14	458	1.105
Imposte sul reddito	(9)	(5)	(44)	(334)
UTILE PRIMA DELLA QUOTA DI COMPETENZA DEGLI AZIONISTI TERZI	16	9	414	771
Utile di competenza degli azionisti terzi	(13)	(7)	(28)	(20)
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	3	2	386	751

Le note illustrative del bilancio consolidato sono parte integrante di questo conto economico.

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI NEL PATRIMONIO
NETTO CONSOLIDATO AVVENUTE
NEGLI ESERCIZI 1992, 1991 E 1990**

	(in miliardi di lire)		
	Capitale sociale	Risultati a nuovo, altre riserve e utile netto d'esercizio	Totale
SALDI AL 31 DICEMBRE 1989	1.400	6.821	8.221
Distribuzione agli Azionisti di dividendi come da Delibera dell'Assemblea del 29 maggio 1990		(666)	(666)
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori		(89)	(89)
Utile netto dell'esercizio		751	751
SALDI AL 31 DICEMBRE 1990	1.400	6.817	8.217
Distribuzione agli Azionisti di dividendi come da Delibera dell'Assemblea del 9 maggio 1991		(406)	(406)
Rivalutazione monetaria, per le società localizzate in Italia, ai sensi delle leggi n. 408 del 29/12/1990 e n. 413 del 30/12/1991		658	658
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori		(50)	(50)
Utile netto dell'esercizio		386	386
SALDI AL 31 DICEMBRE 1991	1.400	7.405	8.805
Distribuzione agli Azionisti di dividendi come da Delibera dell'Assemblea del 12 maggio 1992		(301)	(301)
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori		269	269
Imposta 7,5% sul Patrimonio Netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30 settembre 1992		(26)	(26)
Utile netto dell'esercizio		3	3
SALDI AL 31 DICEMBRE 1992	1.400	7.350	8.750

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO DEGLI ESERCIZI 1992, 1991 E 1990

	miliardi di lire	milioni di ECU	miliardi di lire	miliardi di lire
	1992	1992	1991	1990
DISPONIBILITÀ MONETARIE INIZIALI (*)	7.318	4.121	8.174	8.420
Disponibilità monetarie generate (assorbite) dalle operazioni dell'esercizio:				
Utile prima della quota di competenza degli azionisti terzi	16	9	414	771
Rettifiche per riconciliare l'utile alle disponibilità monetarie generate dalle operazioni dell'esercizio: Ammortamenti	1.318	742	1.574	1.600
Variazione netta del fondo trattamento fine rapporto dipendenti	64	36	181	214
Variazione del capitale di esercizio, al netto dell'effetto di variazioni nell'area di consolidamento: Crediti commerciali	(367)	(207)	(617)	69
Magazzino	417	235	670	(639)
Debiti commerciali	675	380	536	(176)
Altre attività e passività	(120)	(68)	(208)	(250)
Fondo imposte, garanzia ed altri fondi	(143)	(80)	(112)	(168)
Altre variazioni	(374)	(210)	(329)	(221)
	1.486	837	2.109	1.200
Disponibilità monetarie generate (assorbite) dalle attività di investimento:				
Investimenti in:				
Immobilizzazioni materiali	(3.924)	(2.210)	(2.159)	(1.999)
Immobilizzazioni finanziarie	(162)	(91)	(119)	(286)
Beni immateriali e costi pluriennali	(186)	(105)	(110)	(51)
Contributi su investimenti	8	4	75	96
Realizzo della vendita di immobilizzazioni materiali e finanziarie	454	256	134	86
Altre (incluse acquisizioni di azioni di società consolidate ed altre variazioni nell'area di consolidamento)	(21)	(12)	25	—
	(3.831)	(2.158)	(2.154)	(2.154)
Disponibilità monetarie generate (assorbite) dalle attività di finanziamento:				
Nuovi finanziamenti	259	146	109	293
Rimborso di finanziamenti	(478)	(269)	(447)	(756)
Variazione netta dei crediti finanziari e dei titoli a medio e lungo termine	(3)	(2)	(67)	1.837
	(222)	(125)	(405)	1.374
Distribuzione di dividendi	(301)	(169)	(406)	(666)
VARIAZIONE NETTA DELLE DISPONIBILITÀ MONETARIE	(2.868)	(1.615)	(856)	(246)
DISPONIBILITÀ MONETARIE FINALI (*)	4.450	2.506	7.318	8.174

(*) Le disponibilità monetarie includono le seguenti voci di bilancio: cassa e banche, titoli negoziabili, debiti verso banche e crediti e debiti finanziari a breve.

NOTE ILLUSTRATIVE DEL BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1992, 1991 E 1990

1) FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il bilancio consolidato Fiat Auto comprende i bilanci della Fiat Auto S.p.A., società controllata dalla Fiat S.p.A., e delle principali controllate italiane ed estere nelle quali la Fiat Auto S.p.A. detiene direttamente o indirettamente più del 50% del capitale ed i bilanci della Sevel S.p.A. e della Sevel Campania S.p.A., entrambe possedute al 50%, in cui Fiat Auto S.p.A. esercita il controllo. Le partecipazioni in società collegate in cui la Fiat Auto S.p.A. esercita direttamente o indirettamente un'influenza significativa, generalmente quelle dove detiene una percentuale di proprietà azionaria compresa tra il 20% ed il 50%, sono valutate secondo il metodo del patrimonio netto (Nota 7). Le società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 1992 e 1991 sono elencate nell'Allegato.

I bilanci delle società consolidate sono quelli approvati o predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione per l'approvazione da parte delle assemblee degli azionisti delle singole società, opportunamente modificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili omogenei di Gruppo che sono in linea con quelli raccomandati dallo I.A.S.C. e richiamati dalla Consob; inoltre questi bilanci sono stati riclassificati al fine di renderne la forma di presentazione più aderente ai criteri seguiti nella prassi internazionale.

I bilanci delle controllate operanti in paesi ad alto tasso di inflazione sono stati corretti per adeguarli al mutato potere di acquisto delle monete locali secondo le regole della contabilità per l'inflazione (Nota 20).

2) TECNICHE DI CONSOLIDAMENTO E PRINCIPI CONTABILI

Le principali tecniche di consolidamento e principi contabili adottati sono esposti qui di seguito:

Tecniche di consolidamento - Le principali tecniche di consolidamento adottate sono le seguenti:

- Il valore contabile delle partecipazioni detenute dalla Fiat Auto S.p.A. e dalle altre società incluse nell'area di consolidamento viene eliminato contro il relativo patrimonio netto a fronte dell'assunzione delle attività e passività delle società partecipate secondo il metodo dell'integrazione globale; le differenze risultanti dalla eliminazione delle partecipazioni contro il patrimonio netto delle partecipate alla data di acquisizione sono direttamente imputate a rettifica del patrimonio netto consolidato.
- Gli utili non ancora realizzati derivanti da operazioni fra società consolidate con il metodo dell'integrazione globale sono eliminati, così come le partite che danno origine a debiti e crediti, costi e ricavi.
- Le imposte non recuperabili relative ai dividendi che si prevede verranno distribuiti tra società consolidate sono stanziati nel fondo imposte.
- Le quote di patrimonio netto e di utile di competenza di

azionisti terzi delle controllate consolidate sono esposte separatamente in un'apposita posta del bilancio.

- La conversione delle poste di stato patrimoniale dei bilanci espressi in moneta diversa dalla moneta di conto (Lira italiana) è effettuata applicando i cambi correnti di fine esercizio. Le poste di conto economico sono convertite ai cambi medi dell'esercizio salvo nel caso delle controllate estere operanti in paesi ad alto tasso di inflazione che sono convertite ai cambi correnti di fine esercizio conseguentemente all'applicazione della contabilità per l'inflazione. Le differenze cambio di conversione sono imputate al patrimonio netto consolidato.

Principi contabili - I principi contabili adottati sono esposti qui di seguito:

Titoli - I titoli negoziabili sono valutati al minore tra il costo di acquisto ed il corrispondente valore di mercato. Gli altri titoli, generalmente ad investimento duraturo, sono valutati al costo e svalutati al valore di mercato nei casi in cui abbiano subito una perdita di valore permanente.

Crediti e debiti - I crediti ed i debiti sono iscritti al loro valore nominale. I crediti sono ridotti al valore di presunto realizzo mediante la costituzione di un apposito fondo svalutazione crediti. I crediti e debiti in valuta sono allineati ai cambi di fine anno, o ai cambi concordati ove esistano appositi contratti di copertura; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico. La quota interessi, inclusa nel valore nominale dei crediti e debiti, non maturata a fine anno viene differita agli esercizi futuri.

Magazzino - Le giacenze di magazzino sono valutate al minore tra il costo (sostanzialmente FIFO) ed il valore di mercato. Le materie prime, i prodotti finiti, i ricambi e gli altri materiali obsoleti e di lento rigiro sono svalutati in relazione alle loro possibilità di utilizzo o di realizzo futuro. Il costo delle giacenze di magazzino comprende il costo diretto di materiali e manodopera ed i costi indiretti di produzione.

Partecipazioni - Le partecipazioni nelle società non consolidate dove vi è un'influenza significativa sono valutate secondo il metodo del patrimonio netto; quelle meno significative (generalmente con percentuale di controllo inferiore al 20%) sono valutate al costo, rettificato, se del caso, per tenere conto di eventuali perdite permanenti di valore.

Immobilizzazioni materiali, ammortamenti e contributi su investimenti - Le immobilizzazioni materiali sono esposte in bilancio al costo di acquisto o di costruzione. Tali costi vengono rettificati solamente nei casi in cui apposite leggi nazionali consentano la rivalutazione delle immobilizzazioni onde adeguarli, anche solo in parte, al mutato potere di acquisto delle monete od obblighino le società a rivalutare le stesse.

Gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti sulla

base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile stimata dei cespiti, come segue:

Immobili civili ed industriali	3%-10%
Impianti	10%-17%
Macchinari	10%-13%
Attrezzature e mezzi di produzione	17%-25%
Mobili e dotazioni	12%-20%
Mezzi di trasporto	20%-25%

Le spese di manutenzione e di riparazione sono imputate direttamente al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenute.

I contributi statali riferiti al costo di costruzione di immobilizzazioni materiali sono contabilizzati al momento in cui diviene certo l'incasso e imputati a conto economico gradatamente sulla vita utile dei relativi cespiti.

Beni immateriali e costi pluriennali - I beni immateriali ed i costi considerati di utilità pluriennale sono iscritti al costo, rettificato degli ammortamenti calcolati a rate costanti tenendo conto della prevista utilità futura per un periodo generalmente non superiore ai 5 anni.

Imposte - Le imposte correnti sono accantonate in base ad una ragionevole previsione dell'onere di imposta, considerando le eventuali esenzioni. Inoltre, nel bilancio consolidato sono state riflesse le imposte differite relativamente ad alcune differenze temporanee fra i risultati fiscalmente imponibili ed i risultati desunti dai bilanci delle singole società utilizzati per il consolidamento, come spiegato successivamente (Nota 11). Il beneficio fiscale delle perdite riportabili a nuovo viene riconosciuto nell'esercizio del realizzo.

Fondo trattamento fine rapporto dipendenti - Il fondo riflette l'indennità maturata a fine anno da ciascun dipendente in conformità alle legislazioni vigenti nei singoli paesi in cui le varie società consolidate operano.

Riconoscimento dei ricavi - I ricavi per la vendita dei prodotti sono riconosciuti al momento del passaggio di proprietà, che generalmente coincide con la spedizione.

Spese di ricerca e sviluppo - Le spese di ricerca e sviluppo sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute. I contributi statali in conto esercizio relativi alla ricerca vengono accreditati a conto economico al momento in cui diviene certo l'incasso.

Spese di pubblicità e garanzia prodotti - Le spese di pubblicità e promozione vendite sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute. Gli oneri previsti per garanzia prodotto sono imputati a conto economico contestualmente alla registrazione della vendita.

Dati espressi in ECU - Il bilancio consolidato è preparato in lire italiane. Al fine di evidenziare i principali dati di Fiat

Auto nella moneta di conto europea, i dati contenuti nei prospetti di bilancio consolidato 1992 sono presentati anche con la conversione in ECU, applicando a ciascuna posta di bilancio il tasso di cambio Lire/ECU in vigore al 31 dicembre 1992 (ECU 1 pari a lire 1.775,62). I valori in ECU, forniti a puri fini informativi, non devono essere intesi come attestazione di una effettiva conversione della lira in altra valuta.

3) TITOLI NEGOZIABILI

L'analisi al 31 dicembre 1992 e 1991 dei titoli negoziabili risulta come segue (in miliardi di lire):

	1992	1991
Titoli emessi dallo Stato Italiano (CCT e BTP)	811	801
Altri titoli e obbligazioni in valuta	187	200
	998	1.001

4) CREDITI FINANZIARI

I crediti finanziari al 31 dicembre 1992 e 1991 ammontano rispettivamente a lire 6.442 miliardi e lire 7.568 miliardi (di cui lire 6.235 miliardi e lire 7.364 miliardi a breve termine) e riguardano principalmente crediti verso la Capogruppo Fiat S.p.A. ed altre società finanziarie del Gruppo Fiat per servizi di tesoreria.

5) MAGAZZINO

Le giacenze di magazzino al 31 dicembre 1992 e 1991, al netto dei relativi fondi svalutazione, comprendono le seguenti categorie (in miliardi di lire):

	1992	1991
Materie prime	546	592
Prodotti in corso di lavorazione	434	522
Prodotti finiti e ricambi	1.918	2.201
	2.898	3.315

La diminuzione di 417 miliardi di lire rispetto al 1991 è collegata principalmente al minor stoccaggio dei prodotti finiti correlato a un migliore rapporto tra attività produttiva e volume di vendita.

6) ALTRE ATTIVITÀ A BREVE

Al 31 dicembre 1992 e 1991, le altre attività a breve comprendono quanto segue (in miliardi di lire):

	1992	1991
Crediti verso l'Erario	687	613
Imposte pre-pagate	45	36
Crediti verso enti diversi	135	96
Crediti verso il personale	56	50
Crediti verso Fiatsava per c/commissione	17	18
Altri crediti	82	75
Ratei attivi	7	36
Risconti attivi	109	34
	1.138	958

7) PARTECIPAZIONI E ALTRE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le partecipazioni e altre immobilizzazioni finanziarie al 31 dicembre 1992 e 1991 comprendono quanto segue (in miliardi di lire):

	% partecipazioni		valore di carico	
	1992	1991	1992	1991
Partecipazioni (principalmente valutate con il metodo del patrimonio netto - Nota 2):				
Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S. (Turchia)	41,5	41,5	247	126
Maserati S.p.A.	49,0	49,0	65	102
Sevel Nord S.A. (Francia)	50,0	50,0	100	52
Cormec-Cordoba Mecanica S.A.	—	55,0	—	52
Sevel Argentina S.A.	—	15,0	—	43
Centro Ricerche Fiat S.C.p.A.	40,0	40,0	25	25
Saim-Società Autodromo Internazionale del Mugello S.p.A.	100,0	100,0	23	21
Elasis Sistema Ricerca Fiat nel Mezzogiorno S.C.p.A.	56,0	56,0	17	17
Fatia S.p.A.	36,6	—	30	—
Fiams Inversora S.A.	24,5	—	79	—
Gilardini After Market S.p.A.	—	49,0	—	8
Altre minori	—	—	62	66
			648	512

La variazione nel valore delle partecipazioni matura sulla base di maggiori allineamenti al patrimonio netto delle società collegate derivanti da versamenti in c/capitale (Sevel Nord S.A. in Francia e Tofas A.S. in Turchia), dalla sottoscrizione di una nuova partecipazione in Algeria, la FATIA S.p.A., e dal risultato positivo della partecipata turca.

Inoltre nel corso dell'anno Fiat Auto ha partecipato alla costituzione di una nuova holding in Argentina la FIAMA Inversora S.A., in cui sono confluite le azioni già detenute a fronte della partecipazione nella Sevel Argentina S.A. Da tale fatto ne è derivato un incremento del valore della nuova partecipazione che ha parzialmente compensato la perdita maturata sulla società Maserati S.p.A. e la cessione per alienazione di alcune partecipate minori nonché il passaggio della società CORMEC - Cordoba Mecanica S.A. nel gruppo delle controllate consolidate linea per linea.

I dividendi pagati dalle società partecipate alla Fiat Auto S.p.A. negli esercizi 1992, 1991 e 1990 ammontano rispettivamente a lire 18 miliardi, 16 miliardi e 11 miliardi.

8) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali possono essere dettagliate come segue (in miliardi di lire):

	1992			1991	
	Lordo	Fondi Amm.to	Contr. Differ.	Netto	Netto
Immobili civili ed industriali	4.004	(1.012)	—	2.992	2.899
Impianti macchinari ed attrezzature	15.683	(10.234)	(208)	5.241	4.271
Altre immobilizzazioni	1.499	(985)	—	514	476
Costruzioni in corso ed acconti versati	3.745	—	—	3.745	1.942
	24.931	(12.231)	(208)	12.492	9.588

La valutazione delle immobilizzazioni materiali si basa sui costi di acquisto e di fabbricazione, o di conferimento nel caso dei cespiti ricevuti in apporto nel 1979 a seguito della ristrutturazione del Gruppo Fiat.

Tali costi vengono rettificati solamente per effetto di rivalutazioni consentite da apposite leggi dei paesi in cui le società operano, quali la legge 19/3/83 n. 72 e la legge n. 413 del 30/12/91 che hanno permesso alle società localizzate in Italia la rivalutazione della maggior parte delle immobilizzazioni materiali negli anni 1982 e 1983 e la rivalutazione dei terreni e degli immobili civili e industriali nel 1991; a queste si aggiunge, per la sola società Ferrari, la rivalutazione ammessa dalla legge n. 408 del 29/12/90.

I contributi statali su investimenti contabilizzati successivamente al 1° gennaio 1988 sono differiti ed imputati al conto economico gradatamente sulla vita utile dei relativi cespiti.

L'incremento rispetto al precedente esercizio di costruzioni in corso ed acconti versati e di impianti macchinari e attrezzature è da attribuire ai maggiori investimenti effettuati a fronte dell'avanzamento lavori sulle nuove linee di produzione di Melfi e Pratola Serra che diventeranno operative nei primi mesi del 1994, nonché a numerosi interventi di arricchimento prodotto in atto.

9) BENI IMMATERIALI E COSTI PLURIENNALI

I beni immateriali ed i costi pluriennali al 31 dicembre 1992 e 1991 al netto degli ammortamenti effettuati in conto, sono così costituiti (in miliardi di lire):

	1992	1991
Licenze, marchi, brevetti ed altri beni immateriali	70	45
Spese di impianto o di ampliamento	83	21
Altri costi pluriennali (disaggi e spese su emissione finanziamenti, ecc.)	37	44
	190	110

L'ammortamento dei beni immateriali e dei costi pluriennali nel 1992, 1991 e 1990 è stato rispettivamente di lire 126 miliardi, lire 95 miliardi e lire 86 miliardi.

10) ALTRE PASSIVITÀ A BREVE

Le altre passività a breve al 31 dicembre 1992 e 1991 comprendono quanto segue (in miliardi di lire):

	1992	1991
Debiti verso l'Erario	445	499
Debiti verso Istituti Previdenziali ed Assistenziali	283	272
Debiti verso il personale	254	179
Altri debiti	125	144
Ratei passivi:		
Oneri e contributi relativi al personale	152	156
Altri ratei	199	207
Risconti passivi	175	205
	1.633	1.662

11) FONDO IMPOSTE

Il fondo imposte copre la passività corrente per imposte sul reddito stimata dalle singole società consolidate sulla base di ragionevoli previsioni dell'onere fiscale di competenza.

Come consentito dai principi contabili dello I.A.S.C. le imposte differite contabilizzate nei singoli bilanci sono quelle che si prevede verranno pagate (o, nel caso di imposte prepagate, recuperate) nei prossimi tre anni, relative a differenze di natura temporanea fra i risultati fiscalmente imponibili e quelli desunti dai bilanci utilizzati per il consolidamento. Al 31 dicembre 1992 e 1991 tale procedura ha originato imposte pre-pagate iscritte a bilancio nella voce "Altri crediti" rispettivamente per lire 45 miliardi e lire 36 miliardi e relativamente al 1992 lire 2 miliardi di imposte che si prevede verranno pagate nei prossimi tre anni iscritte nel fondo imposte differite.

Al 31 dicembre 1992 e 1991, le imposte differite relative alle altre differenze temporanee che non si prevede saranno annullate nei prossimi tre anni, quali principalmente gli ammortamenti anticipati, potrebbero quantificarsi rispettivamente in circa lire 1.300 miliardi e lire 1.100 miliardi. Peraltro, Fiat Auto potrebbe beneficiare in futuro di risparmi di imposta, stimabili in circa lire 295 miliardi al 31 dicembre 1992 conseguenti al riporto a nuovo di perdite fiscali ed altre esenzioni in alcune controllate. In particolare nel 1992, 1991 e 1990 l'utilizzo di perdite fiscali riportate a nuovo ha consentito di ridurre il carico d'imposta dei tre esercizi rispettivamente di circa lire 11 miliardi, lire 9 miliardi e lire 18 miliardi.

Le imposte differite contabilizzate a conto economico derivano principalmente da differenze temporanee relative ad oneri a deducibilità fiscale differita e hanno dato origine ad un accredito di lire 6 miliardi nel 1992 ad un accredito per lire 15 miliardi nel 1991 e ad un addebito di lire 12 miliardi per il 1990.

Le imposte stanziare nel conto economico consolidato per gli esercizi 1992, 1991 e 1990 ammontano rispettivamente a lire 9 miliardi, 44 miliardi e 334 miliardi di cui rispettivamente lire 2 miliardi, 11 miliardi e 237 miliardi relativi a società italiane.

L'aliquota fiscale teorica vigente in Italia è stata per l'esercizio 1992 del 52%, per l'esercizio 1991 del 48% e del 46% per l'esercizio 1990, mentre l'aliquota fiscale del consolidato Fiat Auto è stata rispettivamente del 36,7%, 9,5%, 30,2%. La differenza tra le due aliquote è dovuta ad alcune esenzioni ammesse dalle legislazioni dei vari paesi in cui le società consolidate operano ed alle procedure seguite per la contabilizzazione delle imposte differite sopra indicate.

Più in dettaglio le voci più significative che compongono tali diminuzioni sono (in percentuale sull'utile ante imposte): effetti fiscali derivanti da ammortamenti anticipati ed altre differenze temporanee che si prevede non saranno assoggettate a tassazione nei prossimi 3 anni (n.s., 12,5%, 0%), svalutazione di partecipazioni (n.s., 8%, 13%), utilizzo di perdite fiscali (n.s., 2%, 2%), ed altre differenze (n.s., 16%, 1%) relative essenzialmente a redditi esenti ai fini IRPEG E ILOR più contributi governativi e altre esenzioni minori. Per l'anno 1992 le percentuali non sono state riportate in quanto singolarmente prive di

significato pur rappresentando nel loro insieme una variazione percentuale netta pari al 15,5%.

Le imposte sul reddito liquidate negli esercizi 1992 e 1991 ammontano rispettivamente a lire 54 miliardi e lire 261 miliardi.

A giudizio della Direzione, l'importo accantonato nell'allegato bilancio consolidato è congruo a coprire le passività per imposte.

12) FONDO GARANZIA ED ALTRI FONDI

Il dettaglio di tale voce al 31 dicembre 1992 e 1991 è il seguente (in miliardi di lire):

	1992	1991
Oneri per garanzia ed assistenza tecnica	562	581
Altri fondi rischi per oneri futuri e passività varie	430	518
	992	1.099

Nel 1992 sono stati utilizzati fondi rischi costituiti in precedenti esercizi per complessivi 107 miliardi di lire che hanno compensato per 57 miliardi di lire le spese operative liquidate nell'esercizio e sono iscritti tra le sopravvenienze per la parte residua.

13) DEBITI VERSO ISTITUTI DI CREDITO A MEDIO E LUNGO TERMINE

I debiti a medio e lungo termine, comprensivi della quota corrente, verso istituti di credito al 31 dicembre 1992 e 1991 sono rappresentati da vari finanziamenti con rate di rimborso scadenti come segue (in miliardi di lire):

	1992	1991
Da 1 a 2 anni	795	878
Da 2 a 3 anni	337	377
Da 3 a 4 anni	290	316
Da 4 a 5 anni	278	254
Oltre 5 anni	574	733
	2.274	2.558

Al 31 dicembre 1992 e 1991 la quota corrente compresa nei debiti a medio e lungo termine ammonta rispettivamente a lire 412 miliardi e lire 471 miliardi. Il raggruppamento dei finanziamenti secondo il relativo tasso di interesse risulta come segue (in miliardi di lire):

	1992	1991
Tasso inferiore al 7,5%	1.432	1.531
Tassi compresi tra il 7,5% e il 10%	33	70
Tassi compresi tra il 10% ed il 15%	746	957
Tassi oltre il 15%	63	—
	2.274	2.558

I finanziamenti con tassi inferiori al 10% sono principalmente costituiti da mutui agevolati concessi da enti statali italiani a fronte di investimenti nel Mezzogiorno e progetti di ristrutturazione.

Al 31 dicembre 1992 la composizione valutaria dei debiti a medio e lungo termine verso istituti di credito comprensivi della quota corrente è così costituita: lire italiane 96%, dollari 2,7%, altre valute 1,3%.

Al 31 dicembre 1992 e 1991 alcuni finanziamenti, rispettivamente per lire 415 miliardi e lire 566 miliardi comprensivi della quota corrente, sono garantiti da ipoteche ed altre garanzie reali sulle immobilizzazioni materiali. Inoltre altri finanziamenti sono garantiti da società del Gruppo Fiat.

14) DEBITI FINANZIARI A MEDIO E LUNGO TERMINE

Al 31 dicembre 1992, i debiti finanziari a medio e lungo termine ammontano a lire 982 miliardi, di cui lire 820 miliardi rappresentano il residuo debito infruttifero conseguente all'acquisizione delle attività Alfa Romeo la cui prima rata di 205 miliardi, scadente nel gennaio 1993, è stata riclassificata nella quota a breve. Nella fattispecie, gli effetti sull'allegato bilancio consolidato derivanti dall'attualizzazione di tale debito non sarebbero stati significativi.

15) PATRIMONIO NETTO

- Capitale sociale
Il capitale sociale al 31 dicembre 1992, interamente sottoscritto e versato per lire 1.400 miliardi, è costituito da n. 2.800 milioni di azioni ordinarie del valore nominale di lire 500 cadauna.
- Risultati a nuovo ed altre riserve
Al 31 dicembre 1992 e 1991 i risultati a nuovo ed altre riserve sono così costituiti (in miliardi di lire):

	1992	1991
Utili a nuovo ed altre riserve	7.176	7.092
Differenze cambio da conversione dei bilanci in valuta estera, al netto della correzione monetaria derivante dalla contabilità per l'inflazione	171	(73)
	7.347	7.019

Gli utili a nuovo ed altre riserve includono, oltre agli utili non distribuiti delle società controllate consolidate, le riserve di rivalutazione monetaria, derivante principalmente dall'applicazione in Italia delle leggi n. 72 del 19/3/83 e n. 413 del 30/12/91 e limitatamente alla sola società Ferrari, l'applicazione delle leggi n. 408 del 29/12/90 e le altre riserve in sospensione di imposta o assoggettabili ad un conguaglio d'imposta in caso di distribuzione futura. Non sono state stanziaste imposte a fronte di tali voci in quanto o permanentemente reinvestite nelle società controllate o perché non verranno effettuate operazioni che ne determinino la tassazione.

16) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI E DIFFERENZE SU CAMBI

I proventi ed oneri finanziari e differenze su cambi netti negli esercizi 1992, 1991 e 1990 comprendono quanto segue (in miliardi di lire):

	1992	1991	1990
Interessi attivi ed altri proventi finanziari	1.297	1.063	1.023
Interessi passivi ed altri oneri finanziari	(760)	(617)	(615)
Differenze su cambi ed altri effetti connessi a correzioni monetarie	(237)	(26)	(28)
	300	420	380

Le "differenze su cambi ed altri effetti connessi a correzioni monetarie" includono utili e perdite su cambi derivanti da operazioni regolate in valuta nonché gli effetti connessi alle correzioni monetarie dei debiti e crediti di natura finanziaria nei paesi ad alta inflazione, contabilizzati separatamente dai relativi interessi finanziari.

17) ALTRI PROVENTI ED ONERI

Gli altri proventi ed oneri per gli esercizi 1992, 1991 e 1990 includono quanto segue (in miliardi di lire):

	1992	1991	1990
Plusvalenze realizzate su immobilizzazioni, ammontare netto	51	50	22
Accantonamenti per ristrutturazioni aziendali ed altri oneri di carattere straordinario	(155)	(153)	(197)
Altri proventi ed (oneri), ammontare netto	276	21	(52)
	172	(82)	(227)

Nell'ambito degli altri proventi ed oneri netti sono comprese sopravvenienze per 50 miliardi di lire derivanti dall'utilizzo di fondi rischi costituiti in precedenti esercizi, plusvalenze su vendite di immobilizzazioni finanziarie per circa 90 miliardi di lire realizzate principalmente verso società del Gruppo Fiat ed eccedenze di accertamenti di spese effettuati nel 1991 rispetto alle liquidazioni avvenute nell'esercizio per circa 60 miliardi di lire.

18) SPESE DI RICERCA E SVILUPPO

La Fiat Auto S.p.A. e alcune controllate sostengono ogni anno costi significativi per programmi di ricerca e sviluppo. Questi costi sono interamente imputati a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Negli esercizi 1992, 1991 e 1990 le spese di ricerca e sviluppo incluse tra i costi d'esercizio, ammontano rispettivamente a lire 1.333 miliardi, 1.358 miliardi e 1.067 miliardi, pari rispettivamente al 4,9%, 4,9% e 3,9% dei ricavi consolidati.

I progetti di ricerca e di innovazione comportano attività che si sviluppano normalmente nel corso di più anni. In relazione ad una parte di tali progetti, la Fiat Auto S.p.A. e controllate hanno richiesto alle Amministrazioni Pubbliche italiane e comunitarie le assistenze finanziarie previste dalle normative in materia.

A fronte dei progetti in corso di esecuzione nel 1992, le società hanno presentato alle Amministrazioni Pubbliche competenti istanze relative ad attività di ricerca per lire 1.156 miliardi (principalmente afferenti il periodo 1987/1992). Al 31 dicembre 1992 gli Enti competenti avevano già deliberato finanziamenti a tasso agevolato (tasso medio del 4,5% circa) per circa lire 105 miliardi, di cui lire 90 miliardi già erogati al 31 dicembre 1992, e contributi per lire 81 miliardi, di cui lire 41 miliardi già erogati al 31 dicembre 1992. I finanziamenti e i contributi contabilizzati nel 1992 ammontano rispettivamente a lire 6 miliardi e lire 3 miliardi.

19) OPERAZIONI CON CONSOCIATE

Il bilancio consolidato della Fiat Auto S.p.A. e controllate riflette operazioni effettuate con altre società del Gruppo Fiat, principalmente per forniture di componenti e prodotti metallurgici nonché per servizi di tesoreria ed altri servizi finanziari, come segue (in miliardi di lire):

	1992	1991
Stato patrimoniale		
Crediti finanziari	5.642	7.036
Crediti commerciali	1.949	1.561
Debiti finanziari	2.594	849
Debiti commerciali	3.207	2.960

	1992	1991	1990
Conto economico			
Ricavi netti	1.894	1.371	1.287
Costi e spese	4.178	4.032	4.088
Interessi attivi	832	771	785
Interessi passivi	276	256	158

20) CONTROLLATE OPERANTI IN PAESI AD ALTO TASSO DI INFLAZIONE

I bilanci delle controllate operanti in paesi ad alta inflazione, che al 31 dicembre 1992 rappresentano rispettivamente il 6% delle attività ed oltre il 9% dei ricavi consolidati, sono stati rettificati secondo la metodologia della contabilità per l'inflazione, riadeguando i valori storici di bilancio sulla base di indici ritenuti rappresentativi del mutato potere di acquisto delle monete locali; coerentemente con tale metodologia, i bilanci così rettificati sono convertiti in lire ai cambi correnti di fine esercizio. Sono considerati paesi ad alto tasso di inflazione quelli dove la diminuzione del potere di acquisto della moneta è risultata superiore al 100% in tre anni (principalmente Brasile ed Argentina).

21) INFORMAZIONI PER SETTORE DI ATTIVITÀ E PER AREA GEOGRAFICA

La Fiat Auto S.p.A. e controllate operano prevalentemente in un unico settore di attività e cioè quello della produzione e vendita di autovetture, veicoli commerciali leggeri e relativi ricambi.

Un'analisi dei ricavi per destinazione e delle attività consolidate ripartiti per area geografica evidenzia quanto segue (in miliardi di lire):

	1992	1991	1990
Ricavi netti per destinazione:			
Italia	14.088	14.820	15.817
Europa (esclusa Italia)	10.003	10.980	10.255
Sud America	2.716	1.070	899
Altri paesi	639	636	704
	27.446	27.506	27.675

	1992	1991
Totale attività consolidate:		
Italia	23.377	22.195
Europa (esclusa Italia)	4.119	4.079
Sud America	1.694	950
	29.190	27.224

22) IMPEGNI, GARANZIE E PASSIVITÀ POTENZIALI

Al 31 dicembre 1992 la Fiat Auto S.p.A. e controllate avevano assunto impegni per acquisti di immobilizzazioni materiali per lire 2.723 miliardi nei confronti di terzi e per lire 1.804 miliardi nei confronti di altre società del Gruppo Fiat (nel 1991 lire 1.406 miliardi e lire 518 miliardi). Alla stessa data, le società avevano prestato avalli e fidejussioni a favore di terzi per lire 444 miliardi (nel 1991 lire 439 miliardi) ed erano inoltre esposte ad un rischio di regresso su effetti scontati o dati a garanzia di anticipazioni per lire 89 miliardi verso terzi e lire 2.016 miliardi verso altre società del Gruppo Fiat (nel 1991 lire 4 miliardi e lire 1.773 miliardi).

Per contro, la Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate avevano ricevuto garanzie da terzi per circa lire 285 miliardi (lire 229 miliardi nel 1991).

Alcune società controllate sono coinvolte in azioni legali e controversie fiscali per un rischio potenziale massimo stimato in lire 35 miliardi. Inoltre la stessa Fiat Auto S.p.A. e altre sue controllate sono parte in causa di varie azioni legali e controversie di difficile quantificazione.

Non si ritiene che da tali azioni e controversie possano emergere delle passività effettive di ammontare significativo.

Talune consociate svolgono la loro attività o hanno rapporti d'affari con paesi in cui sussistono rischi di natura politica ed economica di difficile valutazione connessi alle situazioni locali. In particolare in bilancio risultano iscritti crediti per lire 35 miliardi, al netto dei fondi rettificativi, verso clienti residenti nella ex Repubblica Jugoslava.

RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE SUI BILANCI CONSOLIDATI AL 31 DICEMBRE 1992 E 1991

Price Waterhouse S.a.s.
di Renzo Latini & Co.

Società di Revisione
e Certificazione

Price Waterhouse



Al Consiglio di Amministrazione della
FIAT AUTO SpA

Abbiamo esaminato gli allegati bilanci consolidati della FIAT AUTO SpA e società controllate al 31 dicembre 1992 e 1991 espressi in Lire italiane, rappresentati da stati patrimoniali, conti economici, prospetti delle variazioni nei conti di patrimonio netto, rendiconti finanziari e note illustrative.

I nostri esami sono stati svolti secondo gli statuiti principi di revisione e, pertanto, sono stati eseguiti quei sondaggi delle scritture contabili e quelle altre procedure di verifica da noi ritenuti necessari nella fattispecie.

Come previsto dal piano di certificazione, la revisione di alcune società, è affidata ad altri revisori. I ricavi e le attività totali derivanti dai bilanci esaminati da altre società di revisione rappresentano rispettivamente il 3% e il 5% dei dati consolidati al 31 dicembre 1992 (3% ciascuno rispettivamente al 31 dicembre 1991). Il nostro giudizio, espresso in questa relazione, sui bilanci consolidati al 31 dicembre 1992 e 1991 per quanto attiene ai dati esaminati da altri revisori è basato esclusivamente sulle relazioni forniteci dagli stessi.

La società ha presentato a fini comparativi il conto economico ed il rendiconto finanziario dell'esercizio 1990. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 1990 è stato esaminato da altra società di revisione. La relativa relazione di certificazione a cui si fa pertanto rinvio, e di cui abbiamo tenuto conto nell'esprimere il nostro giudizio sui bilanci consolidati al 31 dicembre 1992 e 1991, è stata emessa in data 16 maggio 1991.

A nostro giudizio, sulla base dei nostri esami e delle relazioni degli altri revisori così come descritto nel terzo paragrafo, i soprammenzionati bilanci consolidati al 31 dicembre 1992 e 1991 presentano le situazioni patrimoniali-finanziarie consolidate della FIAT AUTO SpA e società controllate al 31 dicembre 1992 e 1991, i risultati economici consolidati e le variazioni nelle situazioni patrimoniali-finanziarie consolidate per gli esercizi chiusi a tali date, secondo i principi contabili raccomandati dall'International Accounting Standards Committee (I.A.S.C.).

Price Waterhouse S.a.s.
di Renzo Latini & Co.

Ashok Sachthey

Ashok Sachthey
(Socio-amministratore)

Torino, 26 maggio 1993

Sede legale e amministrativa: Milano 20122 Corso Europa 2 Tel. 02-77851 Telecopier 7785240 Telegrammi PRICEWATER Reg. Imp. Milano N. 193226 C. F. 80068710153 P. IVA 04847170158 Iscritta all'Albo Consob - Altri uffici: Roma 00198 Via Aniene 30 Tel. 06-8440151 Telex 626421 Telecopier 8414649 - Torino 10123 Via Bogino 23 Tel. 011-88081 Telex 224337 Telecopier 8395613 - Bologna 40136 Via Vallescura 2 Tel. 051-334893 Telex 510884 Telecopier 330756 - Genova 16121 Via Fieschi 3/14 Tel. 010-530061 Telex 282661 Telecopier 593996 Padova 35100 Via Carlo Cassan 34 Tel. 049-655222 Telecopier 657814 - Napoli 80121 Via del Rione Sirignano 7 Tel. 081-7614100 Telex 722255 Telecopier 667802 - Parma 43100 V.le Tanara 20/A Tel. 0521-242848-771147 Telex 532402 Telecopier 71844 - Firenze 50129 Via Bonifacio Lupi 11 Tel. 055-471747 Telex 575810 Telecopier 055-470779 - Cagliari 09100 Via San Lucifero 97 Tel. 070-666253 Telecopier 663393 - Ancona 60123 Via F. Corridoni 2 Tel. 071-36881 Telex 560541 Telecopier 36623 - Trento 38100 Viale S. Francesco 8 Tel. 0461-237004 Telecopier 239077

DATI ECONOMICI FINANZIARI DEGLI ULTIMI OTTO ANNI

(in miliardi di lire)

	1992	1991	1990	1989	1988	1987*	1986	1985
Ricavi netti	27.446	27.506	27.675	28.424	25.454	22.142	16.384	14.392
Ammortamenti	1.318	1.574	1.600	1.596	1.367	1.215	921	954
Risultato operativo	(544)	160	907	2.362	2.136	1.998	1.578	1.097
Utile prima delle imposte	25	458	1.105	2.714	2.422	1.896	1.874	847
Utile netto	3	386	751	1.909	1.764	1.535	1.533	766
Proventi e (oneri) finanziari	301	420	380	352	300	(33)	126	(177)
Autofinanziamento (utile prima della quota di terzi + ammort.)	1.334	1.988	2.371	3.527	3.172	2.780	2.495	1.755
Totale attività	29.190	27.224	25.970	26.297	23.302	21.166	17.040	11.987
Posizione finanziaria netta	1.163	3.838	4.302	5.916	4.759	3.173	2.612	206
Patrimonio netto	8.750	8.805	8.217	8.221	6.695	5.383	4.108	2.622
Investimenti	3.924	2.159	1.999	1.444	1.875	2.177	2.060	758
Ricerca e sviluppo	1.333	1.358	1.067	821	673	558	376	332
Dipendenti al 31/12 (numero)	125.378	128.925	133.431	134.270	130.899	129.818	98.976	99.764
di cui: CIGS	5.205	1.053	—	101	720	6.289	1.915	6.501
Costo del lavoro	5.570	5.507	5.627	5.420	4.887	4.170	2.959	2.620
Risultato operativo su ricavi netti	(2%)	0,6%	3,3%	8,3%	8,4%	9%	9,6%	7,6%
Risultato operativo su C.I.N. medio	(6,1%)	2,3%	17,1%	57,7%	53,8%	56,8%	47,5%	26,2%
Utile (prima della quota di terzi) su ricavi netti	n.s.	1,5%	2,8%	6,8%	7,1%	7,1%	7%	9,6%
Utile netto sul P.N. medio	n.s.	4,5%	9,1%	25,6%	29,2%	32,3%	45,5%	33,2%

* Acquisizione delle società ex Alfa Romeo.

**SOCIETÀ INCLUSE NEL BILANCIO CONSOLIDATO
CON IL METODO DELL'INTEGRAZIONE GLOBALE**

DENOMINAZIONE	SEDE	VALUTA	CAPITALE SOCIALE	% QUOTA FIAT AUTO 1992	1991
SOCIETÀ CAPOSETTORE					
Fiat Auto S.p.A.	Torino	Lit.	1.400.000.000.000	—	—
CONTROLLATE ITALIANE:					
Comind Sud S.p.A.	Napoli	Lit.	7.000.000.000	(1)	100,00
Ferrari S.p.A.					
Eserc. Fabbr. Autom. e Corse	Modena	Lit.	1.000.000.000	90,00	90,00
S.A.T.A.					
Soc. Autom. Tec. Avanzate s.r.l.	Melfi (PZ)	Lit.	246.000.000.000	100,00	100,00
Innocenti Milano S.p.A.	Milano	Lit.	4.000.000.000	51,00	51,00
F.M.A.					
Fabbr. Motori Autom. s.r.l.	Avellino	Lit.	240.500.000.000	100,00	100,00
Società Meridionale Produzioni Automobilistiche S.p.A.	Pomigliano (NA)	Lit.	9.700.000.000	100,00	100,00
Società Imm. Fabbr. Industriali SIFI S.p.A.	Torino	Lit.	260.310.000.000	100,00	100,00
Sofigem					
Soc. Finanz. Gest. Mobiliari s.r.l.	Torino	Lit.	100.000.000.000	100,00	100,00
Soc. per Azioni Autopiste Sperim. Nardò - SASN S.p.A.	Lecce	Lit.	1.000.000.000	(1)	100,00
CONTROLLATE ESTERE:					
Alfa Romeo G.m.b.H.	Austria	Sh.A.	5.000.000	100,00	100,00
Italcommerz Ex-und Import G.m.b.H.	Austria	Sh.A.	20.000.000	100,00	100,00
Alfa Romeo Benelux S.A.	Belgio	Fr.B.	80.000.000	(2)	100,00
Alfa Romeo Vertriebs G.m.b.H.	Germania	D.M.	10.000.000	(2)	100,00
Alfa Romeo Hellas S.A.	Grecia	Dr.	42.384.726	(2)	100,00
Alfa Romeo Nederland B.V.	Olanda	F.Ol.	7.000.000	(3)	100,00
Alfa Romeo Svenska AB	Svezia	Kr.S.	1.000.000	(4)	100,00
Alfa Romeo (Svizzera)	Svizzera	Fr.Sv.	1.800.000	100,00	100,00
Fiat Auto (Belgio) S.A.	Belgio	Fr.B.	1.063.000.000	100,00	100,00
Fiat Automobiler Danmark A/S	Danimarca	Kr.D.	55.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto (France) S.A.	Francia	Fr.Fr.	177.500.000	100,00	100,00
Fiat Automobil A.G.	Germania	D.M.	95.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Hellas S.A.	Grecia	Dr.	354.848.381	100,00	100,00
Fiat Auto (Ireland) Ltd.	Irlanda	Punts	7.200.000	100,00	100,00
Fiat Sales Ltd.	Irlanda	Punts	10.000	(5)	100,00
Fiat Auto Nederland B.V.	Olanda	F.Ol.	9.500.000	100,00	100,00
B.V. Motorkracht	Olanda	F.Ol.	45.750.000	(3)	100,00
Fiat Auto Portuguesa S.A.	Portogallo	Esc.	1.600.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto España S.A.	Spagna	Pts	100.000.000	100,00	100,00
Inmobiliaria Mirafiori 2000 S.L.	Spagna	Pts	1.750.000.000	(2)	100,00
Inmobiliaria Moderna 2000 S.L.	Spagna	Pts	3.850.000.000	(2)	100,00
Fiat Auto Sverige Aktiebolag	Svezia	Kr.S.	17.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto (Suisse) S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	33.500.000	100,00	100,00
Fahag Immobilien und Finanz. A.G.	Svizzera	Fr.Sv.	500.000	100,00	100,00
Société Immobilière Joker S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	50.000	100,00	100,00
Fiat Auto (U.K.) Ltd.	Gran Bretagna	Lgs.	44.600.000	100,00	100,00
Fiat Motor Sales Ltd.	Gran Bretagna	Lgs.	10.000	100,00	100,00
Fiat Automoveis S.A. - FIASA	Brasile	Crz.	276.394.568.235	100,00	100,00
Fiat Auto Trading S.A.	Brasile	Crz.	2.500.000.000	100,00	(6)
Fiat Automoviles Venezuela C.A.	Venezuela	Bol.	50.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Eximport S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	50.000	100,00	100,00
Cormec - Cordoba Mecanica S.A	Argentina	Pesos	47.685.103	55,00	(6)
COLLEGATE ITALIANE:					
Società Europea Veicoli Leggeri SEVEL S.p.A.	Atessa (CH)	Lit.	45.000.000.000	50,00	50,00
Soc. Europea Veic. Leggeri della Campania - Sevel Campania S.p.A.	Pomigliano (NA)	Lit.	50.725.000.000	50,00	50,00

(1) Società incorporata per fusione in Fiat Auto.

(2) Società uscite dall'area di consolidamento nel corso del 1992.

(3) Società incorporate per fusione in Fiat Auto Nederland.

(4) Società incorporata per fusione in Fiat Auto Svezia.

(5) Società liquidata.

(6) Società entrate nell'area di consolidamento nel corso del 1992.

Fiat Auto S.p.A.
Pubblicità e Immagine

Progetto grafico:
Frenda Advertising - Torino

Fotocomposizione:
PGS - Torino

Fotolito:
CTM - Torino

Printed in Italy
S.A.N. - Torino 1993

Pubblicazione stampata
su carte senza cloro e riciclata.

